



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
DELEGATURA W LUBLINIE

LLU/41012/99
Nr ewid. 63/99/P98271/LLU

Informacja

o wynikach kontroli realizacji inwestycji centralnej
Terminal Samochodowy Koroszczyń

SPIS TREŚCI*Strony*

I. CZĘŚĆ OGÓLNA	2
1. Charakterystyka kontroli	2
2. Ocena kontrolowanej działalności i synteza ustaleń kontroli	4
2.1. Ocena kontrolowanej działalności	4
2.2. Synteza ustaleń kontroli	5
3. Uwagi i wnioski	13
II. CZĘŚĆ SZCZEGÓŁOWA	15
1. Charakterystyka stanu prawnego	15
2. Szczegółowe ustalenia kontroli	20
2.1. Lokalizacja Terminalu Samochodowego Koroszczyn	20
2.2. Zasięg terytorialny drogowego przejścia granicznego	25
2.3. Przygotowanie inwestycji do realizacji	28
2.4. Zabezpieczenie interesów Skarbu Państwa w umowach i porozumieniach zawartych z inwestorem części komercyjnej	29
2.5. Warunki techniczne prowadzenia kontroli na przejściu granicznym w Kukurykach oraz w Terminalu Samochodowym Koroszczyn	31
2.6. Finansowanie budowy Terminalu w roku 1998	38
2.7. Inne ustalenia	40
III. PRZEBIEG POSTĘPOWANIA KONTROLNEGO I DZIAŁAŃ PODJĘTYCH PO ZAKOŃCZENIU KONTROLI	47
1. Przebieg postępowania kontrolnego	47
2. Działania podjęte po zakończeniu kontroli	48

*Załączniki:**Nr 1 - Wykaz ważniejszych aktów prawnych*

I. CZĘŚĆ OGÓLNA

1. Charakterystyka kontroli

Kontrola realizacji inwestycji centralnej Terminal Samochodowy Koroszczyn („TSK”) została przeprowadzona przez Najwyższą Izbę Kontroli na wniosek Prezesa Rady Ministrów Rzeczypospolitej Polskiej. Przeprowadzono ją w ramach kontroli realizacji inwestycji centralnych w 1998 r. - temat kontroli Nr P/98/271.

Celem kontroli było zbadanie i ocena realizacji oraz finansowania budowy części budżetowej TSK w 1998 roku, a także ocena prawidłowości jej przygotowania do realizacji ze szczególnym uwzględnieniem:

- przyczyn i okoliczności zlokalizowania obiektów budowanych na potrzeby służb kontroli granicznych w odległości ok. 5 km od drogowego przejścia granicznego Kukuryki - Kozłowiczy, położonego na granicy między Rzeczypospolitą Polską a Republiką Białoruś,
- przebiegu uzgodnień lokalizacyjnych, projektowych i realizacyjnych dotyczących budowy Terminalu, dokonywanych z udziałem organów administracji celnej i organów Straży Granicznej,
- prawidłowości zabezpieczenia interesów Skarbu Państwa w umowach zawieranych przez Wojewodę Białkopodlaskiego z inwestorem części komercyjnej Terminalu.

Tematyka kontroli inwestycji centralnych dotyczyła:

- przygotowania inwestycji do realizacji,
- sprawowania przez dysponentów środków budżetowych nadzoru nad realizacją inwestycji i nad wydatkowaniem przekazanych z budżetu środków finansowych,
- planowania nakładów na finansowanie inwestycji,
- gospodarowania środkami finansowymi i realizacji wydatków zgodnie z zasadami finansowania inwestycji ze środków budżetowych,
- terminowości realizacji inwestycji,
- skuteczności działań koordynacyjno-nadzorczych inwestora nad przebiegiem i jakością robót,
- przygotowania inwestora do podjęcia eksploatacji zakończonych obiektów i zadań.

Jednostką organizacyjną NIK koordynującą kontrolę realizacji inwestycji centralnych był Departament Ochrony Środowiska i Budownictwa. Kontrolę realizacji inwestycji centralnej Terminal Samochodowy Koroszczyn przeprowadziła Delegatura NIK w Lublinie.

Kontrolę przeprowadzono w okresie od 16 listopada 1998 r. do 25 lutego 1999 r., pod względem legalności, gospodarności, celowości i rzetelności, w niżej podanych jednostkach:

1. Zarząd Drogowych Przejść Granicznych w Białej Podlaskiej („ZDPG”) - inwestor bezpośredni prowadzący w imieniu Wojewody Białkopodlaskiego budowę części budżetowej Terminalu Samochodowego w Koroszczynie; do 31.12.1998 r. gospodarstwo pomocnicze Urzędu Wojewódzkiego w Białej Podlaskiej.
2. Przedsiębiorstwo Usług Inwestycyjnych w Białej Podlaskiej („PUI”) - inwestor zastępczy zadania inwestycyjnego, na podstawie umowy powierniczej zawartej z ZDPG. Przedsiębiorstwo państwowe, dla którego organem założycielskim był Wojewoda Białkopodlaski (do 31.12.1998 r.), a obecnie jest Wojewoda Lubelski.

Kontrolą objęto finansowanie i realizację budowy części budżetowej Terminalu Samochodowego Koroszczyn w roku budżetowym 1998, a w zakresie przygotowania inwestycji do realizacji oraz uzgodnień prowadzonych ze służbami kontroli granicznych badaniami kontrolnymi objęto lata 1993-1998.

CZĘŚĆ OGÓLNA

Uwagi i wnioski

Kontrola NIK nie obejmowała realizacji części komercyjnej TSK, która była finansowana ze środków spółki „Polskie Konsorcjum Gospodarcze” S.A. w Warszawie (poprzednia firma spółki: „Podlasie - Obiekty Graniczne i Autostrada” S.A.).

Najwyższa Izba Kontroli uzyskała - w trybie art. 12 pkt 1 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli¹ (zwanej dalej ustawą o NIK) - wyniki kontroli przeprowadzonych przez:

- Urząd Kontroli Skarbowej w Lublinie (UKS) od kwietnia do września 1998 r. w ZDPG. Przedmiotem tej kontroli było m.in. gospodarowanie środkami budżetowymi przeznaczonymi na realizację Terminalu Samochodowego Koroszczyń w latach 1995-1997 oraz w 1998 r. do czasu zakończenia kontroli UKS,
- Główny Urząd Nadzoru Budowlanego (GUNB) w styczniu 1999 r. Przedmiotem tej kontroli była realizacja procesu inwestycyjnego TSK w zakresie objętym regulacjami ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane².

2. Ocena kontrolowanej działalności isynteza ustaleń kontroli

¹ Dz.U. z 1995 r. nr 13, poz. 59 ze zm.

² Dz.U. z 1994 r. nr 89, poz. 415 ze zm.

2.1. Ocena kontrolowanej działalności.

Najwyższa Izba Kontroli negatywnie ocenia przygotowanie i realizację inwestycji Terminal Samochodowy Koroszczyn („TSK”) przez Wojewodę Białkopodlaskiego i podległe mu jednostki.

Budowę obiektów przeznaczonych do celów prowadzenia kontroli granicznych zlokalizowano poza zasięgiem terytorialnym drogowego przejścia granicznego, co było niezgodne z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 28 maja 1991 r. w sprawie określenia zakresu obowiązków organów zobowiązanych do utrzymywania przejść granicznych oraz źródeł finansowania tych przedsięwzięć, a także określenia organów zobowiązanych do osadzania i utrzymywania znaków granicznych na morskich wodach wewnętrznych³ oraz ustawą z dnia 12 lipca 1984 r. o planowaniu przestrzennym⁴.

Dla inwestycji finansowanej ze środków budżetowych nie opracowano i nie zatwierdzono założeń techniczno-ekonomicznych (z.t.e.), co uniemożliwiło prawidłowe określenie prognozowanych kosztów inwestycji i oszacowanie pośrednich nakładów budżetowych związanych z wybranym miejscem lokalizacji. Brak z.t.e. utrudniał także planowanie finansowania części służbowej Terminalu.

Przy planowaniu realizacji inwestycji TSK i ustalaniu wielkości oraz wyposażenia obiektów przeznaczonych na potrzeby kontroli granicznych, służby Wojewody Białkopodlaskiego nie przeprowadziły rzetelnej analizy i weryfikacji zgłoszonych potrzeb w zakresie liczby i wielkości pomieszczeń, placów postojowych, oraz wyposażenia w urządzenia specjalistyczne i sprzęt biurowy. W ocenie NIK podstawą ustalania planów realizacyjnych części służbowej TSK powinno być dostosowanie zakresu zadań kubaturowych i drogowych inwestycji do rzeczywistych potrzeb poszczególnych służb granicznych - wynikających z ilości i rodzaju prowadzonych odpraw, a także do możliwości finansowych budżetu państwa, z uwzględnieniem przyszłych kosztów eksploatacji obiektów. Brak takich działań spowodował wzrost nakładów budżetowych na realizację inwestycji.

Umowa o wzajemnych obowiązkach stron w czasie projektowania, realizacji i eksploatacji Terminalu Samochodowego Koroszczyn z 10 czerwca 1996 r. podpisana w imieniu Skarbu Państwa przez Wojewodę Białkopodlaskiego z inwestorem części komercyjnej Terminalu (spółka „Podlasie - Obiekty Graniczne i Autostrada” S.A. w Warszawie), w ocenie NIK została zawarta niekorzystnie dla Skarbu Państwa. W ww. Umowie nie określono pełnego zakresu infrastruktury technicznej Terminalu - zarówno zewnętrznej jak i wewnętrznej - przeznaczonej na wspólne potrzeby inwestora budżetowego i komercyjnego, wymagającej wspólnego sfinansowania, a świadczenia stron zostały określone bez uwzględnienia zasady ich ekwiwalentności - niekorzystnie dla Skarbu Państwa. Niekorzystne dla inwestora budżetowego są także zawarte w Umowie zapisy ograniczających swobodę dysponowania Skarbu Państwa obiektami części służbowej TSK sfinansowanymi ze środków budżetowych. W marcu 1995 r. AWRSP sprzedała Spółce „Podlasie” grunty przewidziane pod budowę części służbowej Terminalu. W czerwcu 1996 r. działka nabyta za 156 tys. zł. została przez Spółkę przekazana na rzecz Skarbu Państwa w zamian za sfinansowanie za środków budżetowych tzw. sieci zewnętrznych TSK. Do końca 1998 r. na budowę tych sieci z budżetu państwa wydatkowano ponad 21.240 tys. zł.

³ Dz.U. nr 49, poz. 215

⁴ jednolity tekst Dz.U. z 1989 r. nr 17, poz. 99 ze zm.

W wyniku zmiany założeń projektowych, z budżetu sfinansowano budowę wszystkich miejsc postojowych w TSK, co spowodowało wzrost kosztów poniesionych przez budżet o 24,6 mln zł.

Legalność procesu realizacji budowy TSK, w tym w zakresie decyzji o pozwoleniu na budowę wydanych inwestorom, była przedmiotem kontroli przeprowadzonej w styczniu 1999 r. przez Główny Urząd Nadzoru Budowlanego. Oceniał on realizację budowy jako zgodną z Prawem budowlanym. Stwierdził, że nie zachodzą przeszkody do oddania obiektu do użytkowania oraz, że względy techniczno-użytkowe uzasadniają konieczność jak najszybszego doprowadzenia do pełnego użytkowania obiektów TSK.

NIK negatywnie ocenia wykonanie w 1998 roku wydatków budżetu Wojewody Białkopodlaskiego na realizację budowy TSK. Brak było w 1998 r. właściwego nadzoru Wojewody i jego służb nad prawidłowym planowaniem nakładów inwestycyjnych, a także nad wydatkami inwestycyjnymi i zaciąganiem zobowiązań dotyczącymi budowy TSK. Inwestor zastępczy zaciągnął zobowiązania wymagalne na kwotę 12.195.606 zł (na koniec 1998 r.) Brak terminowej zapłaty tych zobowiązań może skutkować naliczeniem przez wykonawców i dostawców kar umownych, które dodatkowo obciążą budżet.

Jak ustalono, odprawy na przejściu granicznym w Kukurykach dokonywane są w bardzo złych warunkach technicznych i lokalowych, zaś odprawy wyjazdowe z Polski odbywają się na terytorium Republiki Białoruś, co jest niezgodne z Kodeksem celnym.

2.2. Synteza ustaleń kontroli.

1. Budowa Terminalu w Koroszczynie była planowana początkowo (w okresie lat 1993-1994) jako przedsięwzięcie inwestorów pozabudżetowych. Według opracowanych w tym okresie koncepcji programowych inwestycji oraz planów finansowych, projekt miał mieć charakter komercyjny i polegał na budowie bazy magazynowo-spedycyjnej ze strefą przeznaczoną na potrzeby służb kontroli granicznych, dla obsługi międzynarodowego transportu drogowego na kierunku wschodnim. Projekt mógł być finansowany ze środków pozabudżetowych. Zbudowane obiekty miały być własnością inwestorów komercyjnych, a w ich skład miały wchodzić również budynki, budowle i urządzenia przeznaczone dla służb kontroli granicznych. Do organizacji przedsięwzięcia i jego finansowania powołano w lipcu 1993 r. spółkę „Podlasie Obiekty Graniczne i Autostrada” S.A. w Warszawie („Podlasie” S.A.) z udziałem Wojewody Białkopodlaskiego reprezentującego Skarb Państwa, który objął 4,76 % kapitału akcyjnego. Źródłem przychodów Spółki, pozwalającym na zwrot zainwestowanego kapitału, miały być m.in. opłaty za wynajem powierzchni i świadczenie różnych usług dla służb granicznych polskich i białoruskich oraz dla przedstawicieli firm lokujących swoje biura w wybudowanych obiektach. Terminalu, po wypełnieniu formalnoprawnych i organizacyjnych warunków do rozpoczęcia budowy. (Patrz część szczegółowa str. 20 - 21)
2. Formalna lokalizacja inwestycji Terminal Samochodowy Koroszczyn, planowanej przez spółkę „Podlasie” S.A., dokonana została w trybie przepisów powołanej ustawy z dnia 12 lipca 1984 r. o planowaniu przestrzennym (obowiązującej do 31 grudnia 1994 r.). Wskazanie lokalizacyjne dla realizacji inwestycji Terminal Samochodowy Koroszczyn zostało udzielone 7 grudnia 1993 r. przez Centralny Urząd Planowania, na wniosek i w miejscu określonym przez spółkę „Podlasie” S.A., działającą w tej sprawie we własnym imieniu oraz z upoważnienia Wojewody

Białkopodlaskiego. Przy udzielaniu wskazania lokalizacyjnego dla tej inwestycji przez CUP nie dopełniono dyspozycji art. 38 ust. 2 ustawy z dnia 12 lipca 1984 r. o planowaniu przestrzennym⁵, przed udzieleniem wskazania lokalizacyjnego CUP nie zasięgnął opinii organów Straży Granicznej i organów administracji celnej. Pozytywnej opinii dla lokalizacji Terminalu w Koroszczynie udzielił natomiast Wojewoda Białkopodlaski. Ostateczną decyzję z dnia 30 listopada 1994 r. o ustaleniu lokalizacji inwestycji planowanej przez Spółkę wydał z upoważnienia Wojewody Białkopodlaskiego dyrektor Wydziału Gospodarki Przestrzennej Urzędu Wojewódzkiego w Białej Podlaskiej. Położenie części służbowej Terminalu w odległości ok. 5 km od granicy, poza zasięgiem terytorialnym drogowego przejścia granicznego w Kukurykach, było już w lipcu 1996 r. powodem podjęcia przez organy Straży Granicznej decyzji o nie przenoszeniu na teren TSK odpraw granicznych dokonywanych przez funkcjonariuszy SG na drogowym przejściu granicznym w Kukurykach. Lokalizacja Terminalu była również w drugiej połowie 1998 r. jedną z przyczyn odmowy organów celnych przeniesienia granicznych odpraw celnych na teren TSK. (Patrz część szczegółowa str. 22 - 25).

3. Wskazanie lokalizacyjne CUP oraz decyzja Wojewody Białkopodlaskiego o ustaleniu lokalizacji inwestycji, nie przesądzały jeszcze, w ocenie NIK, sposobu realizacji przez Wojewodę rozbudowy DPG Kukuryki na potrzeby służb kontroli granicznych. W 1994 r. były rozważane 3 inne, niż obecne tereny Terminalu Koroszczyn, warianty lokalizacji obiektów na potrzeby służb kontroli granicznych, m.in. na terenach położonych ok. 1 km od DPG w Kukurykach, po obu stronach planowanej trasy autostrady A-2. Zostały one odrzucone przez służby Wojewody Białkopodlaskiego z uzasadnieniem wskazującym na istniejące w bezpośrednim rejonie DPG Kukuryki niekorzystne warunki geologiczne, obszary zalewowe rzeki Bug wodą stuletnią (Q_{1%}) oraz występowanie obszarów chronionych parku krajobrazowego. Tymi ograniczeniami uzasadniono wybór lokalizacji i koncepcji budowy proponowanej przez inwestora komercyjnego. Nie dokonano kalkulacji kosztów ew. lokalizacji inwestycji w bezpośredniej bliskości granicy państwa. Włączenie budżetu państwa, do finansowania części służbowej TSK nastąpiło w 1995 r. W planie zagospodarowania granicy państwowej na 1995 r. przyjętym przez Międzyresortową Komisję do Spraw Zagospodarowania Granicy Państwowej, ujęto budowę miejsc wspólnych odpraw na drogowym przejściu granicznym Kukuryki - Kozłowiczy. Propozycje lokalizacji inwestycji (po stronie polskiej i białoruskiej) przygotowała w kwietniu 1995 r. powołana w tym celu polsko-białoruska Komisja, działająca z udziałem przedstawicieli wojewodów: brzeskiego i białkopodlaskiego oraz polskich i białoruskich służb celnych i granicznych. Członkowie kierownictwa Urzędu Celnego w Terespolu (obecnie z siedzibą w Białej Podlaskiej) brali udział w 1995 r. w formalnym zlokalizowaniu miejsca prowadzenia granicznych odpraw celnych na Terminalu Samochodowym w Koroszczynie - z przeznaczeniem do prowadzenia wspólnych odpraw z białoruskimi służbami celnymi. Do uzgodnień lokalizacyjnych nie został włączony Główny Urząd Cel. Komisja zaproponowała lokalizację miejsca wspólnych odpraw granicznych po stronie polskiej na terenach projektowanego Terminalu w Koroszczynie (ok. 5 km. od granicy), należących do spółki „Podlasie” S.A. a po stronie białoruskiej na terenie bazy transportowej w Brześciu (ok. 7 km od granicy). Zgodnie z zapisami protokołu ustaleń Komisji z dnia

⁵ jednolity tekst Dz.U. z 1989 r. nr 17, poz. 99 ze zm.

11 kwietnia 1995 r., propozycje lokalizacji miejsc wspólnych odpraw granicznych miały zostać przedłożone odpowiednim władzom polskim i białoruskim do akceptacji. Wojewoda Białkopodlaski poinformował pismem z dnia 27 kwietnia 1995 r. dyrektora Departamentu Współpracy Transgranicznej URM o propozycjach Komisji, a pismem z dnia 8 czerwca 1995 r. również Ministra - Szefa Urzędu Rady Ministrów, który był przewodniczącym Międzyresortowej Komisji do Spraw Zagospodarowania Granicy Państwowej. Międzyresortowa Komisja, , nie zgłosiła zastrzeżeń do proponowanej lokalizacji miejsc wspólnych odpraw granicznych. Decyzją Ministra Finansów z dnia 24 sierpnia 1995 r. zwiększony został budżet Wojewody Białkopodlaskiego na rok 1995 o kwotę 2.900.000 zł, z przeznaczeniem na finansowanie budowy miejsca wspólnych odpraw towarowych na drogowym przejściu granicznym Kukuryki - Kozłowicze. (Patrz część szczegółowa str. 23-25).

4. Budowa części budżetowej Terminalu Samochodowego Koroszczyn na potrzeby służb kontroli granicznych została podjęta przez Wojewodę Białkopodlaskiego poza zasięgiem terytorialnym DPG w Kukurykach, bez uzyskania uprzedniej zgody na rozszerzenie zasięgu terytorialnego tego DPG o tereny TSK. Z treści § 1 ust. 1 pkt 1 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 28 maja 1991 r. w sprawie określenia zakresu obowiązków organów zobowiązanych do utrzymywania przejść granicznych oraz źródeł finansowania tych przedsięwzięć, a także określenia organów zobowiązanych do osadzania i utrzymywania znaków granicznych na morskich wodach wewnętrznych⁶ wynikało, że do zakresu obowiązków wojewody należało planowanie i realizacja inwestycji w zasięgu terytorialnym drogowego przejścia granicznego. Od roku 1997 budowa Terminalu Samochodowego Koroszczyn była ujmowana w wykazie inwestycji centralnych stanowiącym załącznik do ustaw budżetowych. We wniosku o włączenie budowy TSK do planu inwestycji centralnych z dnia 5 sierpnia 1996 r., skierowanym przez Wojewodę Białkopodlaskiego do Wiceprezesa Rady Ministrów Ministra-Kierownika CUP podano, że Terminal z chwilą jego uruchomienia wraz z drogą zakładową będzie stanowił część drogowego przejścia granicznego w Kukurykach. Dyrektor Urzędu Celnego w Terespolu wyraził w 1997 r. zgodę na rozszerzenie zasięgu terytorialnego DPG w Kukurykach o tereny TSK i drogi zakładowej łączącej Terminal z istniejącym DPG. Udzielenia zgody w tym zakresie odmawiały natomiast organy Straży Granicznej. W związku z powyższym do czasu zakończenia kontroli NIK obowiązywało Zarządzenie Nr 43 Wojewody Białkopodlaskiego z dnia 19 października 1995 r. w sprawie ustalenia zasięgu terytorialnego drogowych przejść granicznych w województwie białkopodlaskim, które ustalało zasięg terytorialny DPG w Kukurykach bez terenu TSK i drogi zakładowej łączącej Terminal z przejściem granicznym. (Patrz część szczegółowa str. 25 - 28).
5. W latach 1993-1995 opracowano kilka koncepcji architektoniczno-urbanistycznych Terminalu Samochodowego Koroszczyn. Podstawą ubiegania się w 1993 r. o udzielenie przez CUP wskazania lokalizacyjnego była „Koncepcja Przejścia Granicznego Kukuryki - Koroszczyn z Terminalem i Bazą Przeładunkowo-Magazynową”, sporządzona przez Przedsiębiorstwo Promocji Inwestycji „ConsEco” Sp. z o.o. w Warszawie. Do celów związanych z uzyskaniem w 1994 r. decyzji Wojewody Białkopodlaskiego o ustaleniu lokalizacji inwestycji, na zlecenie spółki

⁶ Dz.U. z 1991 r. nr 49, poz. 215

„Podlasie” S.A. Przedsiębiorstwo Projektowania i Realizacji Inwestycji „Motoprojekt” w Warszawie opracowało „Koncepcję programową Terminalu - Koroszczyn w rejonie przejścia granicznego w Kukurykach”. Jako podstawę realizacji inwestycji „Podlasie” S.A. i Wojewoda Białkopodlaski przyjęli w październiku 1995 r. „Koncepcję architektoniczno-urbanistyczną Terminalu Odpraw Samochodowego Koroszczyn” z września 1995 r., opracowaną przez Przedsiębiorstwo Konsultingowe „Engineer” Bonenberg - Kiernożycki z Gorzowa Wielkopolskiego (PK „Engineer”) na zlecenie i na koszt „Podlasie” S.A. Koncepcja ta, stanowiąca podstawę do sporządzenia projektów budowlanych TSK, nie została przedstawiona organom administracji celnej oraz organom Straży Granicznej do formalnego uzgodnienia. Koncepcja połączenia komunikacyjnego Terminalu Samochodowego Koroszczyn z granicą państwa była przedmiotem odrębnego opracowania - zleconego w 1996 r. przez służby wojewody niezależnie od Koncepcji urbanistyczno-architektonicznej TSK z września 1995 r., opracowanej przez PK „Engineer”. Opracowanie koncepcji programowo - przestrzennej połączenia drogowego Terminalu Samochodowego Koroszczyn z granicą międzypaństwową Rzeczpospolita Polska - Republika Białoruś, zlecono Spółce z o.o. „Drogoprojekt” w Lublinie na podstawie umowy nr z dnia 12 marca 1996 r. Koncepcja bezkolizyjnego połączenia Terminalu Samochodowego Koroszczyn z granicą państwa oraz budowa Terminalu podlegały w czerwcu 1996 r. opiniowaniu i uzgodnieniom w ramach prac Międzyresortowej Komisji ds. Zagospodarowania Granicy Państwowej. (Patrz część szczegółowa str.: 28 - 29, 44 - 45).

6. W styczniu 1996 r. zlecono PK „Engineer”, wykonanie projektu budowlanego Terminalu Samochodowego w Koroszczynie. Od etapu sporządzania tego projektu projektant TSK działał zgodnie z wymogami art. 20 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane⁷, który określa obowiązki projektanta. Między innymi uzgadniano z odpowiednimi służbami organów administracji celnej, tj. z właściwymi przedmiotowo departamentami Głównego Urzędu Cel w Warszawie (GUC) i odpowiednimi wydziałami Urzędu Celnego w Terespolu (UC) oraz ze służbami kontroli granicznych: weterynaryjnej, sanitarnej, fitosanitarnej oraz standaryzacyjnej, rozwiązania projektu budowlanego oraz realizację budowy TSK. Ponadto służby celne w trakcie realizacji budowy zgłaszały szereg wniosków nie podnoszonych na etapie uzgodnień projektu budowlanego, które były uwzględniane i przyjmowane do realizacji. Pomimo negatywnego stanowiska w sprawie rozszerzenia zasięgu terytorialnego DPG w Kukurykach również przedstawiciele Straży Granicznej uczestniczyli w uzgadnianiu projektu budowlanego TSK i w naradach koordynacyjnych prowadzonych w trakcie budowy Terminalu. Zgłaszali również od początku procesu inwestycyjnego aż do I półrocza 1998 r. zapotrzebowania na pomieszczenia w obiektach TSK oraz na zakup ze środków przeznaczonych na budowę Terminalu sprzętu biurowego, komputerów i środków łączności.. (Patrz część szczegółowa str. 44 - 45).
7. Najwyższa Izba Kontroli negatywnie oceniła brak należytego zabezpieczenia przez Wojewodę Białkopodlaskiego interesów Skarbu Państwa w podpisanej w dniu 10 czerwca 1996 r. ze spółką „Podlasie Obiekty Graniczne i Autostrada” S.A. Umowie o wzajemnych obowiązkach stron w czasie projektowania, realizacji i eksploatacji

⁷ Dz.U. nr 89 z 1994 r., poz. 414 ze zm.

Terminalu Samochodowego w Koroszczynie. Negatywna ocena dotyczy także niektórych postanowień zawartego w dniu 14 sierpnia 1998 r. przez wojewodę Porozumienia dodatkowego do ww. Umowy - dotyczących zamknięcia rozliczeń wzajemnych z tytułu sfinansowania przez budżet infrastruktury technicznej TSK. Powyższa ocena dotyczy uzgodnionych w Umowie, niekorzystnych dla Skarbu Państwa, zasad finansowania kosztów wspólnych inwestycji, dotyczących wykonania elementów infrastruktury Terminalu (tzw. sieci zewnętrznych) oraz przyjętych przez Wojewodę zobowiązań ograniczających swobodę dysponowania obiektami części służbowej TSK sfinansowanymi ze środków budżetowych. W Umowie ustalono, że w obiektach budżetowych będzie prowadzona jedynie działalność przewidziana w projekcie budowlanym, co ograniczyło możliwość innego niż projektowane przeznaczenia obiektów służbowych TSK, bez zgody inwestora komercyjnego. W ocenie NIK, Wojewoda Białkopodlaski nie dołożył należytej staranności w okresie programowania inwestycji (lata 1993-1995) i nie zapewnił prawa do dysponowania gruntami znajdującymi się we władaniu Agencji Własności Rolnej Skarbu Państwa (AWRSP), na potrzeby budowy części służbowej Terminalu Samochodowego w Koroszczynie. Zasadnicza część gruntów (38,5 ha z 46,5 ha) przeznaczonych pod budowę obu części Terminalu została nabyta przez „Podlasie” S.A. od AWRSP w marcu 1995 r., w cenie 7.575 zł za ha. W czerwcu 1996 r. działki gruntu o powierzchni łącznej 20,51 ha i cenie nabycia 156.206 zł, zostały przekazane przez „Podlasie” S.A. na rzecz Skarbu Państwa (w drodze zrzeczenia się przez Spółkę własności części nabytych nieruchomości), w wykonaniu postanowień umowy o współpracy przy budowie TSK z dnia 10 czerwca 1996 r. W zamian za „nieodpłatne” przejęcie na potrzeby budowy części budżetowej Terminalu gruntu i „Koncepcji urbanistyczno-architektonicznej Terminalu Odpraw Samochodowych Koroszczyn”, Wojewoda Białkopodlaski w imieniu Skarbu Państwa zobowiązał się do sfinansowania ze środków budżetowych tzw. sieci zewnętrznych TSK (sieci kanalizacyjne, oczyszczalnia ścieków, urządzenia i sieci energetyczne, połączenia drogowe Terminalu z istniejącymi drogami publicznymi oraz inne składniki infrastruktury technicznej), przystosowanych również na potrzeby inwestora komercyjnego. W IV kwartale 1995 r., w trakcie negocjacji warunków porozumienia o współpracy przy budowie TSK pomiędzy Wojewodą Białkopodlaskim a „Podlasie” S.A., Spółka wyceniła swoje dotychczasowe nakłady związane z przygotowaniem inwestycji na łączną kwotę 1.065.000 zł. Wspólne nakłady na sfinansowanie przygotowania i realizację budowy TSK oszacowano ogółem na kwotę 5.619.700 zł, w tym koszt budowy sieci infrastruktury zewnętrznej Terminalu dla wspólnych potrzeb części budżetowej i komercyjnej szacowano na kwotę ogółem 4.554.700 zł (wg poziomu cen II kwartału 1994 r.). W czasie kontroli NIK budowa TSK nie była jeszcze zakończona i nie były jeszcze ustalone pełne koszty sieci zewnętrznych infrastruktury Terminalu. Do końca 1998 r. na budowę głównych elementów tych sieci poniesiono z budżetu państwa wydatki w łącznej wysokości 21.246.200,- zł. W dniu 14 sierpnia 1998 r. w wyniku działań podjętych przez Wojewodę Białkopodlaskiego doszło do zawarcia pomiędzy Wojewodą a Polskim Konsorcjum Gospodarczym S.A. (następca prawny spółki „Podlasie” S.A.) Porozumienia dodatkowego do Umowy z dnia 10 czerwca 1996 r., określającego nowe zasady podziału kosztów inwestycji dotyczących tzw. sieci zewnętrznych. Oprócz nakładów dotychczas poniesionych PKG S.A. miało zrealizować na rzecz Skarbu Państwa dodatkowe świadczenia na kwotę 3.025.244 zł. Do zakończenia kontroli NIK zobowiązanie to nie było jeszcze wykonane. Strony uzgodniły, że rozliczenie dokonane

Porozumieniem z 14 sierpnia 1998 r. jest, łącznie z dotychczasowymi świadczeniami PKG S.A., ostatecznym rozliczeniem z tytułu udziału Konsorcjum w kosztach budowy sieci zewnętrznych oraz kotłowni i studni głębinowej, a udział ten wynosi 30 % w stosunku do całości kosztów tych sieci i urządzeń. (Patrz część szczegółowa str.29 - 31).

8. Realizacji Terminalu Samochodowego Koroszczyn była finansowana bez uprzedniego opracowania i zatwierdzenia założeń techniczno-ekonomicznych (z.t.e.) dla budowy części służbowej TSK, co było sprzeczne z przepisami § 7 ust. 1 pkt 4 rozporządzenia Ministra Finansów z dnia 2 grudnia 1991r. w sprawie szczegółowych zasad planowania i finansowania inwestycji dotowanych z budżetu państwa⁸. Dla potrzeb wniosku o włączenie budowy TSK do wykazu inwestycji centralnych budżetu państwa na 1997 r. wojewoda zatwierdził w lipcu 1996 r. zestawienie kosztów inwestycji na kwotę 99.581 tys. zł. i harmonogram realizacji zadań inwestycji w latach 1995-1997. Inwestor zastępczy w lutym 1998 r. przygotował zmieniony harmonogram rzeczowo-finansowy budowy Terminalu Samochodowego w Koroszczynie przewidujący wydłużenie planowanego okres realizacji inwestycji do końca 1999 r. i wzrost wartości kosztorysowej do kwoty 145.475.149 zł (według poziomu cen IV kwartału 1997 r.). Harmonogramy rzeczowo-finansowe i zestawienia kosztów budowy TSK sporządzane po 1996 r. nie były zatwierdzone przez Wojewodę, pomimo zmian wartości kosztorysowej inwestycji i okresu realizacji. Mimo nie posiadania przez inwestora wymaganej dokumentacji planistycznej (z.t.e.) oraz braku zatwierdzenia przez wojewodę dokonywanych po 1996 r. zmian wartości kosztorysowej inwestycji, na jej finansowanie przekazano w latach 1995-1998 dotacje ze środków budżetowych łącznie w kwocie 108.679.000 zł, w tym w 1998 roku 50.779.000 zł (Patrz część szczegółowa str. 28 - 29).
9. Najwyższa Izba Kontroli negatywnie oceniła działalność Zarządu Drogowych Przejść Granicznych w Białej Podlaskiej (inwestor bezpośredni działający w imieniu wojewody) w zakresie nadzoru nad realizacją i finansowaniem budowy Terminalu Samochodowego Koroszczyn w roku 1998. Ocena wynika z przyjęcia i realizowania dla tego zadania inwestycyjnego planu rzeczowo-finansowego na rok 1998, przekraczającego o 25.397.274 zł limit wydatków na budowę TSK ustalony w ustawie budżetowej i w układzie wykonawczym budżetu Wojewody Białkopodlaskiego. Plan rzeczowo-finansowy przewidujący wykonanie w 1998 r. zadań o łącznej wartości 65.397.274 zł, z tego: zadania o wartości 47.177.512 zł do realizacji w I półroczu oraz o wartości 18.219.762 zł w II półroczu 1998 r., został zatwierdzony przez Pełnomocnika Wojewody ds. Przejść Granicznych w maju 1998 r. i nie był zmieniany. W ustawie budżetowej na 1998 r. przyznano dotację na realizację inwestycji centralnej pn. Terminal Samochodowy Koroszczyn w wysokości 40.000.000 zł. Budżet Wojewody Białkopodlaskiego na 1998 rok po zmianach przewidywał dotacje na realizację budowy TSK w łącznej wysokości 50.779.000 zł. Wartość zadań ujętych w planie rzeczowo-finansowym na 1998 r. była wyższa o 14.182.274 zł. Skutkowało to powstaniem w 1998 r. wymagalnych zobowiązań z terminami płatności przypadającymi jeszcze w ww. roku, na które nie było pokrycia w przyznanych środkach finansowych. Negatywna ocena wynika także z braku rzetelnego nadzoru nad zaciąganiem zobowiązań dotyczących budowy TSK przez inwestora zastępczego

⁸ Dz.U. nr 117, poz. 508

zadania (Przedsiębiorstwo Usług Inwestycyjnych w Białej Podlaskiej) oraz z braku w umowie powierniczej zawartej przez ZDPG z PUI postanowień zabezpieczających budżet państwa przed niekorzystnymi skutkami zaciągania zobowiązań ponad limity wydatków wynikające z planowanych na realizację zadania środków finansowych. (Patrz część szczegółowa str. 38 - 40).

10. Brak środków na sfinansowanie całości zobowiązań zaciągniętych przez inwestora zastępczego doprowadził do tego, że od września 1998 r. ZDPG przestał przekazywać terminowo do PUI środki finansowe na regulowanie niektórych zobowiązań. Na dzień 31 grudnia 1998 r. w ewidencji księgowej ZDPG ujęto nie uregulowane zobowiązania dotyczące budowy TSK na łączną kwotę 15.204.414,66 zł, z tego zobowiązania wymagalne stanowiły kwotę 12.195.606,42 zł. Z zawartych umów wynikało, że zobowiązania mogą wzrosnąć po zrealizowaniu i zafakturowaniu robót i dostaw o dalszą kwotę ok. 9.200.000 zł. Łączna wielkość zobowiązań bez pokrycia w przyznanych na realizację TSK środkach finansowych, wynikająca z zafakturowanych robót i dostaw oraz z pozostałych zobowiązań (bez kar umownych) wynosiła na koniec 1998 r. ok. 24.400.000 zł. Na dzień 31 grudnia 1998 r. ZDPG posiadał na inwestycyjnym rachunku bankowym finansowania budowy TSK 40.725,52 zł, zaś projekt ustawy budżetowej na 1999 r. nie przewidywał dalszej dotacji budżetowej na finansowanie inwestycji centralnej pn. „Terminal Samochodowy Koroszczyn”. Na etapie prac planistycznych nad budżetem państwa na 1999 r. Wojewoda Białkopodlaski wnioskował o przyznanie na ten rok budżetowy dotacji na budowę TSK w wysokości 36,5 mln zł. W ocenie NIK niezwłoczne powiadomienie Wojewody i jego służb o wstrzymaniu finansowania ze środków budżetowych budowy TSK w roku 1999, pozwoliłoby na podjęcie - w trybie przewidzianym art. 77 ustawy z dnia 10 czerwca 1994 r. o zamówieniach publicznych⁹ - działań, które mogły ograniczyć wielkość wymagalnych zobowiązań nie mających pokrycia w przyznanych na budowę Terminalu środkach budżetowych. Tym samym ograniczona została by podstawa do ewentualnego naliczania obciążających budżet odsetek karnych za nieterminowe regulowanie zobowiązań. Ustalono, że Wojewoda Białkopodlaski do końca 1998 r. nie został poinformowany o wstrzymaniu finansowania ze środków budżetu państwa inwestycji centralnej Terminal Samochodowy Koroszczyn. Nie otrzymał również dyspozycji z Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji lub Ministerstwa Finansów, dotyczących wstrzymania realizacji robót i zaciągania zobowiązań na budowie TSK. Nie przekazano Wojewodzie także informacji, o nie zaplanowaniu finansowania budowy TSK jako inwestycji centralnej w projekcie budżetu państwa na 1999 rok. (Patrz część szczegółowa str. 39 - 40).
11. Obecny stan techniczny budynków, budowli i urządzeń w DPG Kukuryki nie stwarza służbom granicznym odpowiednich warunków do przeprowadzania skutecznych kontroli. Oględziny przeprowadzone w trakcie kontroli NIK wykazały w szczególności, że funkcjonariusze celni nie mają możliwości prowadzenia pełnej rewizji celnej środków transportowych i przewożonych towarów, m.in. z uwagi na brak ramp rozładunkowych. Ze względu na trudne warunki techniczne, na terenie DPG w Kukurykach dokonywane są wyłącznie odprawy celne w przywozie do Polski, natomiast kontrola celna i odprawy wywozowe z Polski dokonywane są przez polskich funkcjonariuszy celnych w Kozłowicy na terytorium Republiki Białoruś.

⁹ tekst jednolity Dz.U. nr 119 z 1998 r., poz. 773

Jest to niezgodne z art. 6 § 1 ustawy z dnia 9 stycznia 1997 r. Kodeks celny¹⁰ (obowiązujący od dnia 1 stycznia 1998 r.). W okresie od grudnia 1992 roku do maja 1998 r. odprawy celne dokonywane przez polskich funkcjonariuszy w Kozłowicy (terytorium Republiki Białoruś) odbywały się wspólnie z białoruskimi służbami granicznymi i celnymi. Natomiast od czerwca 1998 r. odprawy te dokonywane są przez polskie służby celne i graniczne bez udziału białoruskich służb celnych, które przeniosły miejsce dokonywania swoich kontroli granicznych do terminalu GAP-1 oddalonego ok. 8 km od granicy. Powyższy stan według oceny NIK, oprócz naruszania obowiązujących przepisów Kodeksu celnego, stanowił istotne zagrożenie bezpieczeństwa prowadzenia czynności kontroli celnej oraz utrudniał nadzór nadpracą polskich funkcjonariuszy celnych i zwiększał potencjalne zagrożenie wystąpienia przestępstw. (Patrz część szczegółowa str.: 18 - 19, 31 - 33, 40 - 41).

12. Do końca 1998 r. z budżetu państwa, poprzez budżet Wojewody Białkopodlaskiego, przeznaczono na sfinansowanie budowy Terminalu Samochodowego w Koroszczynie wraz z drogą zakładową do DPG Kukuryki dotacje w kwocie ogółem 108.679.000 zł. Środki finansowe w dyspozycji inwestora przeznaczone na budowę TSK, zostały w latach 1995-1998 zwiększone z tytułu otrzymanych odsetek od kwot gromadzonych na rachunku bankowym finansowania inwestycji oraz innych wpływów ogółem o kwotę 584.099 zł. Zarząd Drogowych Przejść Granicznych w Białej Podlaskiej, prowadzący w imieniu Wojewody Białkopodlaskiego nadzór nad inwestycją oraz rachunek inwestycyjny dla budowy TSK, miał w latach 1995-1998 do dyspozycji na finansowanie budowy ogółem kwotę 109.263.099 zł. W ww. okresie wydatki na finansowanie budowy TSK wyniosły łącznie kwotę 109.222.374 zł, z tego 51.094.497 zł w 1998 r. Do tej kwoty należy także dodać wydatki z budżetu państwa w kwocie 4.679.225 zł, poniesione przez Generalną Dyрекcję Dróg Publicznych w Warszawie (GDDP) na sfinansowanie budowy wiaduktu drogowego w ciągu drogi krajowej nr 698 Siedlce-Terespół, nad drogą zakładową (tzw. drogą celną) łączącą TSK z DPG w Kukurykach. Wykonanie tego wiaduktu było ściśle związane z wymogami bezkolizyjnego połączenia TSK z przejściem granicznym w Kukurykach. Łączne wydatki budżetowe poniesione na realizację zadań budowy TSK wynosiły do końca 1998 r. 113.901.599 zł.

13. Stwierdzone przez NIK nieprawidłowości w finansowaniu realizacji TSK ze środków budżetowych:

- w wyniku niekorzystnego dla budżetu państwa ustalenia zasad podziału kosztów budowy infrastruktury TSK w zawartych z inwestorem komercyjnym Umowie z 10.06.1996 r. i Porozumieniu z 14.08.1998 r., do końca 1998 r. ze środków budżetowych wydatkowano o 2.283.616 zł więcej ponad uzgodniony wskaźnik (70 %) udziału budżetu w finansowaniu wspólnych elementów infrastruktury technicznej TSK. Nastąpiło to przez zaniżenie udziału inwestora komercyjnego w finansowaniu tej infrastruktury w stosunku do wskaźnika (30%) przyjętego przez strony Porozumieniem z dnia 14 sierpnia 1998 r. (patrz część szczegółowa str. 30 - 31),
- niezgodnie z opracowaną koncepcją architektoniczno-urbanistyczną TSK, przyjęto do realizacji i sfinansowano ze środków budżetowych budowę stanowisk parkingowych przeznaczonych pierwotnie do wykonania przez

¹⁰ Dz.U. z 1997 r. nr 23, poz. 117 ze zm.

inwestora komercyjnego i na jego potrzeby. Budowa tych stanowisk kosztowała budżet dodatkowo 24.641.386 zł (patrz część szczegółowa str. 31),

- na żądanie służb celnych sfinansowano realizację dróg nawrotu, pomimo iż możliwość zawracania pojazdów istniała w ramach wykonanych rozwiązań komunikacyjnych. Koszt realizacji tego zadania wyniósł 992.000 zł (patrz część szczegółowa str. 43),
- na badania kontrolne do których przeprowadzenia zobowiązany był wykonawca robót drogowych wydatkowano ze środków budżetowych kwotę 43.605 zł (patrz część szczegółowa str. 43 - 44),
- do końca 1998 r. wypłacono inwestorowi zastępczemu wynagrodzenie z tytułu umowy o zastępstwo inwestorskie na budowie TSK w łącznej wysokości 3.627.269 zł. Umowę zawarto bez przeprowadzenia postępowania o udzielenie zamówienia publicznego, co naruszało postanowienia ustawy z dnia 10 czerwca 1994 r. o zamówieniach publicznych¹¹ (patrz część szczegółowa str. 42 - 43),
- doprowadzono do powstania na koniec 1998 r. zobowiązań wymagalnych w kwocie 12.195.606 zł, tj. 23,9 % wydatków poniesionych w tym roku budżetowym. Na koniec 1997 r. nie było nie uregulowanych zobowiązań wymagalnych dotyczących budowy TSK (patrz część szczegółowa str. 39).

Ponadto z naruszeniem postanowień art. 75 ust. 2a powołanej ustawy o zamówieniach publicznych pozbawiono w 1998 r. wykonawców robót odsetek bankowych od ustanowionych w pieniądzu zabezpieczeń należytego wykonania umów, na kwotę 237.986 zł (patrz część szczegółowa str. 43).

3. Uwagi i wnioski

Negatywne oceny, dotyczące przygotowania do realizacji budowy części budżetowej Terminalu Samochodowego Koroszczyn oraz umów i porozumień zawartych przez wojewodów białkopodlaskich w imieniu Skarbu Państwa z inwestorem części komercyjnej Terminalu, nie powinny być zdaniem NIK powodem do kwestionowania przydatności zbudowanych obiektów dla służb kontroli granicznych. Obiekty TSK, wybudowane znacznym nakładem środków budżetowych, mogą i powinny zostać wykorzystane do poprawienia skuteczności granicznych kontroli celnych, weterynaryjnych, sanitarnych i fitosanitarnych - po zrealizowaniu wniosków zwiększających szczelność systemu ewidencji i kontroli ruchu pojazdów wjeżdżających do i wyjeżdżających z Polski oraz wniosków GUC dotyczących kontroli dostępu i przemieszczania się osób w obiektach i na terenie TSK.

Według NIK uruchomienie i prowadzenie na Terminalu w Koroszczynie granicznych odpraw celnych powinno wiązać się z obecnością i pełnieniem służby na terenie TSK przez państwowe służby mundurowe - w formie i w zakresie uzgodnionym przez właściwe organy administracji rządowej.

Najwyższa Izba Kontroli zwróciła się do właściwych organów administracji rządowej z wnioskami o rozważenie możliwości i warunków uruchomienia Terminalu w Koroszczynie na potrzeby służb kontroli granicznych.

Najwyższa Izba Kontroli uważa ponadto, że:

- uruchomienie i wykorzystywanie przy odprawach granicznych wybudowanych w TSK wag samochodowych, pozwoli na skuteczne egzekwowanie opłat ustalonych

¹¹ Dz.U. z 1994 r. nr 76, poz. 344 ze zm.

przepisami rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 17 marca 1998 r. w sprawie opłat drogowych¹²,

- urządzenia i środki techniczne dostępne w TSK mogą wspomagać realizację ustawowych zadań Straży Granicznej (zapobieganie próbom nielegalnego przekroczenia granicy państwowej, wykrywanie prób przemytu materiałów radioaktywnych, broni i materiałów wybuchowych oraz niebezpiecznych substancji chemicznych i narkotyków), lecz w tym przypadku zasadniczym miejscem dokonywania kontroli granicznych przez SG powinno pozostać terytorium drogowego przejścia granicznego w Kukurykach. NIK uznaje zasadność argumentów organów Straży Granicznej za pozostawieniem kontroli granicznych realizowanych przez SG na terenie drogowego przejścia granicznego w Kukurykach.
- docelowe rozwiązanie sposobu organizacji odpraw granicznych na DPG Kukuryki - Kozłowiczy powinno nastąpić w powiązaniu z projektowaniem granicznego odcinka autostrady A-2 i powinno uwzględniać zasady i przepisy obowiązujące dla rozwiązań przyjętych dla zewnętrznych granic Unii Europejskiej.

¹² Dz.U. z 1998 r. nr 40, poz. 230

II. CZEŚĆ SZCZEGÓŁOWA

1. Charakterystyka stanu prawnego.

Zakres przedmiotowy kontroli obejmował zagadnienia, które regulowały niżej wymienione ustawy i wydane na ich podstawie akty wykonawcze:

- ustawa z dnia 12 października 1990 r. o ochronie granicy państwowej¹³,
- rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 28 maja 1991 r. w sprawie określenia zakresu obowiązków organów zobowiązanych do utrzymywania przejść granicznych oraz źródeł finansowania tych przedsięwzięć, a także określenia organów zobowiązanych do osadzania i utrzymywania znaków granicznych na morskich wodach wewnętrznych¹⁴,
- rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 5 grudnia 1991 r. w sprawie zasięgu terytorialnego przejść granicznych oraz sposobu i warunków przekraczania granicy państwowej¹⁵,
- ustawa z dnia 12 lipca 1984 r. o planowaniu przestrzennym¹⁶ (uchylona z dniem 01.01.1995 r.),
- rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 27 czerwca 1985 r. w sprawie podziału inwestycji oraz zakresu, zasad i trybu ustalania ich lokalizacji¹⁷ (uchylone z dniem 01.01.1995 r.),
- ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. o zagospodarowaniu przestrzennym¹⁸,
- ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane¹⁹,
- zarządzenie Ministra Gospodarki Przestrzennej i Budownictwa z dnia 30 grudnia 1994 r. w sprawie szczegółowego zakresu i form projektu budowlanego²⁰,
- ustawa z dnia 5 stycznia 1991 r. Prawo budżetowe²¹ (uchylona z dniem 01.01.1999 r.),
- rozporządzenie Ministra Finansów z dnia 2 grudnia 1991 r. w sprawie szczegółowych zasad planowania i finansowania inwestycji dotowanych z budżetu państwa²² (uchylone z dniem 03.10.1997 r.),
- rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 2 września 1997 r. w sprawie szczegółowych zasad planowania i finansowania inwestycji dotowanych z budżetu państwa²³,
- ustawa z dnia 10 czerwca 1994 roku o zamówieniach publicznych²⁴.

A.) Zasady finansowania inwestycji centralnych

Podstawowym aktem prawnym regulującym zasady finansowania inwestycji centralnych była do 31 grudnia 1998 r. powołana ustawa z dnia 5 stycznia 1991 r. Prawo budżetowe. Szczegółowe zasady finansowania tych inwestycji zawarte były w akcie wykonawczym do ww. ustawy, tj. w rozporządzeniu Ministra Finansów z dnia 2 grudnia 1991 r. w sprawie szczegółowych zasad planowania i finansowania inwestycji dotowanych z budżetu państwa (uchylone z dniem 03.10.1997 r.), które zostało zastąpione rozporządzeniem

¹³ Dz.U. z 1990 r. nr 78, poz. 461 ze zm.

¹⁴ Dz.U. z 1991 r. nr 49, poz. 215

¹⁵ Dz.U. z 1991 r. nr 117, poz. 510

¹⁶ tekst jednolity Dz.U. z 1989 r. nr 17, poz. 99 ze zm.

¹⁷ tekst jednolity Dz.U. z 1990 r. nr 11, poz. 75 ze zm.

¹⁸ Dz.U. nr 89, poz. 415 ze zm.

¹⁹ Dz.U. nr 89, poz. 414 ze zm.

²⁰ M.P. z 1995 r. nr 2, poz. 30

²¹ tekst jednolity Dz.U. z 1993 r. nr 72, poz. 344 ze zm.

²² Dz.U. nr 117, poz. 508,

²³ Dz.U. nr 109, poz. 702,

²⁴ Dz. U. z 1994 r. nr 76, poz. 344 ze zm.

CZĘŚĆ SZCZEGÓŁOWA

Szczegółowe ustalenia kontroli

Rady Ministrów z dnia 2 września 1997 r. w sprawie szczegółowych zasad planowania i finansowania inwestycji dotowanych z budżetu państwa obowiązującym od dnia 3 października 1997 r.

O zakwalifikowaniu określonej inwestycji do kategorii inwestycji centralnych przesądzało, zgodnie z art. 27 ust. ust. 1 i 2 Prawa budżetowego, zamieszczenie inwestycji w wykazie inwestycji centralnych stanowiącym załącznik do ustawy budżetowej na dany rok.

Wysokość wydatków na finansowanie inwestycji, zgodnie z art. 29 ust. 1 Prawa budżetowego, powinna być określona w projekcie budżetu na poziomie zapewniającym terminowe wykonanie inwestycji. Obowiązek zaplanowania środków budżetowych na finansowanie inwestycji ciążył na ministrach i wojewodach. Czynności planistyczne winny być wykonane w okresie sporządzania projektu budżetu państwa na dany rok budżetowy.

Według obowiązujących do 3 października 1997 r. przepisów § 7 ust. 1 pkt 4 powołanego rozporządzenia Ministra Finansów z dnia 2 grudnia 1991 r. w sprawie szczegółowych zasad planowania i finansowania inwestycji finansowanych z budżetu państwa środki budżetowe na finansowanie kosztów inwestycji polegającej na budownictwie, innych niż koszty przygotowania jej do realizacji, mogły być przekazywane na rachunek bankowy tylko wtedy, gdy inwestor posiadał zatwierdzone założenia techniczno-ekonomiczne.

W nowym rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 2 września 1997 r. zrezygnowano z normatywnej terminologii „założenia techniczno-ekonomiczne” (z.t.e.), którą posługiwano się w uchylonym rozporządzeniu Ministra Finansów z dnia 2 grudnia 1991 r., wprowadzając nową terminologię „dokumentacja inwestycji”. Elementy składowe „dokumentacji inwestycji” zawarte są w § 2 pkt 4 rozporządzenia z dnia 2 września 1997 r. i obejmują w szczególności: projekt budowlany, zbiorcze zestawienie kosztów inwestycji i dokumenty zastępujące podstawowe elementy dotychczasowych z.t.e. Elementy dokumentacji inwestycji są w zasadzie tożsame z elementami wymaganych poprzednio z.t.e.

Artykuł 29 ust. 2 Prawa budżetowego ustalał, iż środki z budżetu oraz środki pozabudżetowe na inwestycję są przekazywane przez dysponentów tych środków na rachunek bankowy, z którego jest finansowana inwestycja, w okresach i kwotach umożliwiających inwestorowi terminowe regulowanie zobowiązań.

B.) Przygotowanie i realizacja procesu budowlanego

Lokalizacja inwestycji Terminal Samochodowy Koroszczyn dokonana została w trybie przepisów obowiązującej do 31 grudnia 1994 r. ustawy z dnia 12 lipca 1984 r. o planowaniu przestrzennym. Artykuł 36 ust. 1 tej ustawy ustalał, że lokalizacja inwestycji wymagała:

- 1) udzielenia wskazań lokalizacyjnych na wniosek inwestora,
- 2) określenia warunków dla wybranego wariantu lokalizacji,
- 3) wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji.

Artykuł 38 ust. 1 ustawy o planowaniu przestrzennym stanowił, że organem właściwym do udzielenia wskazań lokalizacyjnych w odniesieniu do inwestycji o znaczeniu krajowym (takiej jak budowa TSK) był Centralny Urząd Planowania. Artykuł 38 ust. 2 tej ustawy określał, że organy właściwe do udzielenia wskazania lokalizacyjnego przed jego udzieleniem zasięgają opinii zainteresowanych organów i instytucji, a także odpowiednich terenowych organów administracji o właściwości szczególnej do spraw lokalizacji inwestycji.

Artykuł 42 ust. 1 wyżej powołanej ustawy określał, że organem właściwym do wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji tej inwestycji był wojewoda. Z postanowień art. 43 ust. 2 ustawy o planowaniu przestrzennym wynikało, że decyzja o ustaleniu lokalizacji inwestycji mogła być wydana po uprzednim uzyskaniu wymaganego przepisami szczególnymi stanowiska innych organów administracji państwowej.

CZEŚĆ SZCZEGÓŁOWA

Szczegółowe ustalenia kontroli

Zgodnie z postanowieniami art. 66 ust. 2 powołanej ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. o zagospodarowaniu przestrzennym, ostateczne decyzje o ustaleniu lokalizacji inwestycji, dla których do dnia wejścia w życie ustawy (01.01.1995 r.) nie wydano decyzji o pozwoleniu na budowę, traktuje się jak decyzje o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu.

Od dnia 1 stycznia 1995 r. zagadnienia związane z procesem budowlanym (przygotowanie inwestycji do realizacji, zasady prowadzenia budowy, eksploatację obiektu budowlanego) uregulowane są w wyżej powołanej nowej ustawie z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane, która uchyliła ustawę z dnia 24 października 1974 r. Prawo budowlane.

Nowe Prawo budowlane określa, że roboty budowlane można rozpocząć jedynie na podstawie ostatecznej decyzji o pozwoleniu na budowę (art. 28). Katalog robót nie wymagających pozwolenia na budowę wymieniony jest enumeratywnie w art. 29 tej ustawy.

Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane w art. 17 wprowadza pojęcie uczestników procesu budowlanego którymi są: inwestor, inspektor nadzoru inwestorskiego, projektant, kierownik budowy lub kierownik robót. Prawa i obowiązki ww. osób ustalone są w rozdziale 3 tej ustawy.

Przepis art. 54 Prawa budowlanego nakłada na inwestora obowiązek, aby o zamiarze przystąpienia do użytkowania obiektu, po zakończeniu jego budowy, zawiadomił właściwy organ nadzoru budowlanego. Do użytkowania obiektu można przystąpić dopiero wtedy jeżeli organ nadzoru budowlanego w terminie 14 dni od otrzymania zawiadomienia nie zgłosi sprzeciwu w drodze decyzji lub po uzyskaniu pozwolenia na użytkowanie, jeżeli istniał taki obowiązek.

Artykuł 80 ust. 2 pkt 3 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane określa, że Główny Inspektor Nadzoru Budowlanego jest m.in. jednym z organów wykonujących zadania nadzoru budowlanego. W art. 84 ust. 1 ww. ustawy ustalono, że do zadań organów nadzoru budowlanego należy m.in. kontrola przestrzegania i stosowania przepisów prawa budowlanego. W art. 84a określono, że kontrola ta obejmuje m.in. kontrolę zgodności wykonywania robót budowlanych z przepisami prawa budowlanego, projektem budowlanym i warunkami określonymi w decyzji o pozwoleniu na budowę oraz, że organy nadzoru budowlanego, kontrolując stosowanie przepisów prawa budowlanego:

- badają prawidłowość postępowania administracyjnego przed organami administracji architektoniczno-budowlanej oraz wydawanych w jego toku decyzji i postanowień,
- sprawdzają wykonywanie obowiązków wynikających z decyzji i postanowień wydanych na podstawie przepisów prawa budowlanego.

C.) Uregulowania dotyczące przejść granicznych

Zgodnie z art. 17 ust. 1 pkt 3 powołanej ustawy z dnia 12 października 1990 r. o ochronie granicy państwowej, organem zobowiązanym do stałego utrzymywania drogowych przejść granicznych w stanie umożliwiającym przeprowadzanie skutecznej kontroli granicznej, celnej, sanitarnej, weterynaryjnej, fitosanitarnej, chemicznej i radiometrycznej był właściwy wojewoda.

Przepisy § 1 ust. 1 pkt 1 powołanego rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 28 maja 1991 r. w sprawie określenia zakresu obowiązków organów zobowiązanych do utrzymywania przejść granicznych oraz źródeł finansowania tych przedsięwzięć, a także określenia organów zobowiązanych do osadzania i utrzymywania znaków granicznych na morskich wodach wewnętrznych określały, że do zakresu obowiązków wojewody należało planowanie i realizacja inwestycji w zasięgu terytorialnym drogowego przejścia granicznego.

Zgodnie z treścią § 3 powołanego rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 5 grudnia 1991 r. w sprawie zasięgu terytorialnego przejść granicznych oraz sposobu i

CZĘŚĆ SZCZEGÓŁOWA

Szczegółowe ustalenia kontroli

warunków przekraczania granicy państwowej, zasięg terytorialny drogowego przejścia granicznego jest ustalany przez wojewodę w porozumieniu z właściwym komendantem oddziału Straży Granicznej i właściwym dyrektorem urzędu celnego. Zasięgiem tym obejmuje się ustalone szczegółowo rejony przygraniczne, na których odcinki drogowe przecinają granicę państwową, gdzie dokonuje się kontroli granicznej osób, towarów i pojazdów drogowych.

Zgodnie z art. 1 ust. 2 pkt 5 ustawy z dnia 12 października 1990 r. o Straży Granicznej²⁵ do zadań SG należy m.in. zapewnienie porządku publicznego w zasięgu terytorialnym przejścia granicznego. Z postanowień art. 1 ust. 2 pkt 5 wyżej powołanej ustawy wynika również, że do zadań SG, oprócz zapewnienia porządku publicznego w zasięgu terytorialnym przejścia granicznego, należy także zapewnienie tego porządku w strefie nadgranicznej, w zakresie właściwości SG.

Zagadnienia związane z przekraczaniem granicy między Rzeczpospolitą Polską i Republiką Białoruś, w tym lokalizacje i funkcje przejść granicznych, zostały uregulowane w Umowie między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Republiki Białoruś w sprawie przejść granicznych (umowa międzynarodowa). Umowa ta została podpisana w Warszawie dnia 24 kwietnia 1992 r., a weszła w życie dnia 15 października 1992 r. Ustalono m.in., że:

- przekraczanie granicy odbywa się przez wyszczególnione w Umowie przejścia graniczne, w tym przez drogowe przejście graniczne Kukuryki - Kozłowiczy przeznaczone dla ruchu towarowego (art. 1 ust. 1),
- w związku z przewidywanymi zadaniami przewozowymi osób i towarów niektóre przejścia graniczne wymagają modernizacji w celu poprawy ich funkcjonowania (art. 2),
- w założeniach projektowych oraz przy realizacji inwestycji dotyczących przejść granicznych przewiduje się możliwość adaptacji infrastruktury dla stworzenia warunków przeprowadzania wspólnej kontroli granicznej, celnej i innej w jednym miejscu przez właściwe organy obu umawiających się stron (art. 4 ust. 2),
- założenia projektowe i projekty realizacyjne obiektów każdego przejścia granicznego będą podlegały wzajemnemu uzgodnieniu przez właściwe organy obu umawiających się stron (art. 4 ust. 3).

Od 22 października 1992 r. odprawy celne na kierunku wyjazdowym z Polski na drogowym przejściu granicznym Kukuryki - Kozłowiczy odbywają się w Kozłowiczy na terytorium Republiki Białoruś. Organy celne podają jako podstawę prawną do prowadzenia tych odpraw „Porozumienie o tymczasowych zasadach współpracy przy dokonywaniu kontroli osób, towarów i środków transportu przekraczających polsko-białoruską granicę państwową w ruchu drogowym i kolejowym”, podpisane 18 września 1992 r. w Warszawie przez Komendanta Głównego Straży Granicznej i Prezesa Głównego Urzędu Cel, z Dowódcą Wojsk Pogranicznych i Przewodniczącym Państwowego Komitetu Cel Republiki Białoruś. Porozumienie zawarto jako regulację tymczasową, określoną jako „eksperyment wspólnej kontroli granicznej, celnej i innej”, obowiązującą do 31 grudnia 1993 r. Termin obowiązywania Porozumienia przedłużano w drodze wymiany korespondencji pomiędzy sygnatariuszami tego dokumentu. W dniu 16 grudnia 1994 r. sygnatariusze ustalili, że Porozumienie będzie obowiązywało do czasu wejścia w życie umowy między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Republiki Białoruś o współpracy przy dokonywaniu kontroli osób, towarów i środków transportu przekraczających polsko-białoruską granicę państwową w ruchu drogowym i kolejowym.

Porozumienie z 18 września 1992 r. według informacji Departamentu Traktatowego MSZ udzielonej kontrolerom NIK nie jest umową międzynarodową lecz posiada jedynie

²⁵ Dz.U. z 1990 r. nr 78, poz. 462 ze zm.

CZĘŚĆ SZCZEGÓŁOWA

Szczegółowe ustalenia kontroli

rangę umowy resortowej. Art. 6 § 1 ustawy z dnia 9 stycznia 1997 r. Kodeks celny²⁶ ustalił, że organ celny może wykonywać wszelkie czynności kontroli celnej, które uzna za stosowne według przepisów prawa celnego, w każdym miejscu znajdującym się na polskim obszarze celnym lub - jeżeli umowy międzynarodowe tak stanowią - poza polskim obszarem celnym. Przepisy art. 6 § 1 ustawy Kodeks celny weszły w życie z dniem 1 stycznia 1998 roku.

Umowa między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Republiki Białoruś o współpracy przy dokonywaniu kontroli osób, towarów i środków transportu przekraczających polsko-białorską granicę państwową w ruchu drogowym i kolejowym została podpisana 21 stycznia 1995 r. w Brześciu. Artykuł 18 ust. 1 Umowy stanowił, że podlega ona zatwierdzeniu przez każdą z umawiających się stron i wejdzie w życie w dniu otrzymania noty późniejszej stwierdzającej takie zatwierdzenie.

Rząd Rzeczypospolitej Polskiej zatwierdził przedmiotową Umowę Uchwałą Rady Ministrów Nr 130/95 z dnia 25 października 1995 r., w wersji podpisanej przez strony w Brześciu, o czym powiadomiono stronę białorską notą Ministerstwa Spraw Zagranicznych RP z dnia 20 listopada 1995 r. Rząd Republiki Białoruś zatwierdził natomiast Umowę w brzmieniu uwzględniającym nie uzgodnione, wprowadzone przez siebie zmiany. Strona polska nie przyjęła zmian proponowanych przez stronę białorską, o czym poinformowano Ambasadę Republiki Białoruś notą dyplomatyczną z dnia 15 lipca 1996 r.

W związku z faktem, iż obie strony dokonały zatwierdzenia innych tekstów Umowy, MSZ RP nie przekazało Ambasadzie Republiki Białoruś not potwierdzających otrzymanie noty informującej o zatwierdzeniu Umowy przez stronę białorską. Ponadto MSZ RP przekazało w dniu 22 czerwca 1998 r. do Ambasady Republiki Białoruś notę wyjaśniającą w tej sprawie. Do dnia sporządzenia przez MSZ i MSWiA informacji dla celów kontroli NIK (30 listopada 1998 r.) MSZ RP nie otrzymało odpowiedzi na wystosowaną notę dotyczącą przedmiotowej Umowy. Ze względu na wyżej przedstawione okoliczności Umowa ta nie weszła w życie.

D.) Inne uregulowania prawne istotne dla ustaleń kontroli.

Z dniem 1 stycznia 1995 r. weszła w życie ustawa z dnia 10 czerwca 1994 r. o zamówieniach publicznych²⁷. Zakres przedmiotowy ustawy określony jest w art. 3, zgodnie z którym ustawę stosuje się do zamówień na dostawy, wykonywanie usług i robót budowlanych opłacanych w całości lub w części ze środków publicznych. Ogólne zasady udzielania zamówień publicznych uregulowane były w rozdziale 3 ustawy. Podstawowym trybem udzielania zamówienia publicznego jest przetarg nieograniczony.

Ustawa o zamówieniach publicznych od dnia 9 listopada 1997 r. stanowi w art. 75 ust. 2a, że jeżeli zabezpieczenie należytego wykonania umowy wniesiono w pieniądzu, zamawiający zwraca je wraz z odsetkami wynikającymi z umowy rachunku bankowego, na którym było ono przechowywane, pomniejszonymi o koszty prowadzenia rachunku oraz prowizji bankowej za przelew pieniędzy, na rachunek dostawcy lub wykonawcy robót. Artykuł 77 ustawy o zamówieniach publicznych stanowi, że w razie wystąpienia istotnej zmiany okoliczności powodującej, że wykonanie umowy nie leży w interesie publicznym, czego nie można było przewidzieć w chwili zawarcia umowy, zamawiający może odstąpić od umowy w terminie miesiąca od powzięcia wiadomości o powyższych okolicznościach. W takim wypadku dostawca lub wykonawca może żądać jedynie wynagrodzenia należnego mu z tytułu wykonania części umowy.

²⁶ Dz.U. nr 23, poz. 117 ze zm.

²⁷ Dz.U. nr 76, poz. 344 ze zm.

CZĘŚĆ SZCZEGÓŁOWA

Szczegółowe ustalenia kontroli

Obowiązujące od 1 stycznia 1998 r. przepisy art. 7 pkt 1 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o ograniczeniu prowadzenia działalności gospodarczej przez osoby pełniące funkcje publiczne²⁸ stanowiły, że osoby pełniące funkcje publiczne (dotyczy to m.in. dyrektora wydziału urzędu wojewódzkiego), przed upływem roku od zaprzestania zajmowania stanowiska lub pełnienia funkcji, nie mógł być zatrudniony lub wykonywać innych zajęć u przedsiębiorcy, jeżeli brały udział w wydaniu rozstrzygnięcia w sprawach indywidualnych dotyczących tego przedsiębiorcy. W art. 15 ustalono, że kto zatrudnia osoby objęte ograniczeniami wbrew warunkom określonym w art. 7, podlega karze aresztu albo karze grzywny.

2. Szczegółowe ustalenia kontroli

2. 1. Lokalizacja Terminalu Samochodowego Koroszczyn

Prace studialne, analityczne i koncepcyjne dotyczące lokalizacji i budowy w okolicach DPG Kukuryki terminalu do obsługi międzynarodowych samochodowych przewozów towarowych zostały zapoczątkowane w 1993 r. na zlecenie Polsko-Białoruskiej Izby Handlowo-Przemysłowej w Warszawie (PBIH-P). Zamierzenia te były związane z planowaną budową w tej okolicy odcinka autostrady A-2 (przeprawa mostowa przez rzekę Bug do Republiki Białoruś miała być zlokalizowana na terenie DPG Kukuryki). Prace te na zlecenie PBIH-P prowadziła początkowo spółka Przedsiębiorstwo Promocji Inwestycji „ConsEco” Sp. z o.o. w Warszawie.

„ConsEco” Sp. z o.o. w maju 1993 r. opracowała „Koncepcję przejść granicznych pomiędzy Rzeczpospolitą Polską a Republiką Białoruś na terenie województwa białkopodlaskiego”, w której przedstawiono propozycje organizacji planowanego przedsięwzięcia oraz szczegółowej lokalizacji i planu zagospodarowania terenu terminalu ze strefą odpraw celnych i bazą przeładunkowo-magazynową. Propozycja lokalizacji terminalu określona została przez „ConsEco” Sp. z o.o. w II kwartale 1993 r. Ocena przydatności na ten cel wizytowanych terenów doprowadziła do wyboru przez Spółkę nieruchomości gruntowych po byłym PGR Koroszczyn w gminie Terespol, w soczewce terenu między planowaną trasą autostrady A-2, a drogą krajową Nr 812, na odcinku Koroszczyn - Wólka Dobryńska.

Wymienione opracowanie zostało przekazane w czerwcu 1993 r. m.in. do Głównego Urzędu Cel w Warszawie oraz do Urzędu Wojewódzkiego w Białej Podlaskiej, w celu uzyskania opinii dotyczących przedstawionych w nim zamierzeń. Proponowana lokalizacja terminalu została pozytywnie zaopiniowana w lipcu 1993 r. przez Wydział Rozwoju Gospodarczego UW w Białej Podlaskiej (WRG UW). Również Wiceprezes Głównego Urzędu Cel w piśmie z dnia 18 czerwca 1993 r. nr DPO-III-013-89/93, adresowanym do Wiceprezesa Polsko-Białoruskiej Izby Handlowo-Przemysłowej, stwierdził m.in., że Główny Urząd Cel (GUC) z dużym zainteresowaniem odnosi się do przedstawionej koncepcji, a zaproponowane rozwiązania techniczno-organizacyjne są pożądane i pokrywają się z oczekiwaniami GUC. Zadeklarował współpracę administracji celnej w realizacji zamierzenia mającego na celu stworzenie właściwych warunków dla odpraw celnych, z chwilą zaistnienia formalnoprawnych i organizacyjnych warunków do rozpoczęcia budowy. W nawiązaniu do tych deklaracji Wiceprezes GUC poinformował prezesa PBIP-H pismem z dnia 1 grudnia 1993 r. nr DGP-[...1]2-49/93, że osobami upoważnionymi w imieniu GUC do wstępnych ustaleń dotyczących funkcji budowanego terminalu byli: dyrektor Departamentu

²⁸ Dz.U. nr 106 z 1997 r., poz. 679 ze zm.

CZĘŚĆ SZCZEGÓŁOWA

Szczegółowe ustalenia kontroli

Inwestycyjnego GUC, zastępca dyrektora UC w Terespolu i naczelnik Wydziału Administracyjnego UC w Terespolu.

Do organizacji budowy TSK i jej finansowania powołano w lipcu 1993 r. spółkę „Podlasie - Obiekty Graniczne i Autostrada” S.A. w Warszawie (obecna nazwa spółki: „Polskie Konsorcjum Gospodarcze” S.A.) z udziałem Wojewody Białkopodlaskiego reprezentującego Skarb Państwa (Wojewoda objął 4,76 % kapitału akcyjnego). Źródłem przychodów Spółki miały być m.in. opłaty za wynajem powierzchni i świadczenie różnych usług dla służb granicznych polskich i białoruskich oraz dla przedstawicieli firm lokujących swoje biura w wybudowanych obiektach. Założenia organizacyjne i programowe Spółki opracowane zostały przez „ConsEco” Sp. z o.o. na zlecenie PBIP-H. Akt notarialny zawiązania Spółki i przyjęcia jej Statutu został zawarty dnia 7 lipca 1993 r. w siedzibie spółki „Elektrim” S.A. w Warszawie, w obecności Ministra Współpracy Gospodarczej z Zagranicą, Prezesa Głównego Urzędu Cł oraz przedstawiciela Ministra Transportu. Założycielami Spółki byli: Skarb Państwa (Wojewoda Białkopodlaski objął po cenie nominalnej 1.000 akcji imiennych uprzywilejowanych o wartości łącznej 100.000 zł, co stanowiło 4,76 % kapitału akcyjnego), Polsko - Białoruska Izba Handlowo - Przemysłowa, „Animex” Export - Import Sp. z o.o., Bank Przemysłowo - Handlowy S.A., „ConsEco” Sp. z o.o., „Elektrim” S.A., „Exbud” S.A., „Kopex” Przedsiębiorstwo Exportu i Importu, „Mostostal - Warszawa” S.A., „Stalexport” Przedsiębiorstwo Handlu Zagranicznego.

Wojewoda Białkopodlaski w dniu 27 października 1993 r. udzielił członkom zarządu spółki „Podlasie - Obiekty Graniczne i Autostrada” S.A. w Warszawie pisemnego upoważnienia do występowania w jego imieniu do odpowiednich urzędów i jednostek w sprawach związanych z projektowaniem i uzgadnianiem zadania inwestycyjnego pod nazwą „budowa Terminalu Kukuryki - Koroszczyn” jako obiektu granicznego. W ww. upoważnieniu nie podano podstawy prawnej jego udzielenia. Ustawa z dnia 22 marca 1990 r. o terenowych organach rządowej administracji ogólnej²⁹ w art. 7 określała, że wojewoda mógł upoważniać, w formie pisemnej, do załatwiania określonych spraw w jego imieniu pracowników urzędu wojewódzkiego, w ustalonym zakresie.

W ocenie NIK przekazanie przez Wojewodę Białkopodlaskiego członkom Zarządu „Podlasie” S.A., upoważnieniem z dnia 27 października 1993 r., uprawnień do występowania w imieniu Wojewody do urzędów i jednostek w sprawach związanych z projektowaniem i uzgadnianiem zadania inwestycyjnego dotyczącego obiektów granicznych, nie miało umocowania w przepisach powołanej ustawy o terenowych organach rządowej administracji ogólnej. W tym okresie Wojewoda nie miał podpisanej umowy z ww. Spółką o powierzeniu realizacji zadań dotyczących rozbudowy drogowego przejścia granicznego w Kukurykach.

Upoważnienie udzielone przez Wojewodę Białkopodlaskiego było wykorzystywane przez „Podlasie” S.A. przy ubieganiu się w CUP o wydanie wskazania lokalizacyjnego dla inwestycji „Przejście graniczne Kukuryki-Koroszczyn z terminalem kontenerowym i bazą przeładunkowo-magazynową”. Prezes zarządu Spółki pismem z dnia 01.12.1993 r. poinformował CUP Departament Polityki Przestrzennej i Regionalnej w Warszawie, że sprawa budowy Terminalu była prowadzona w porozumieniu z Urzędem Wojewódzkim w Białej Podlaskiej, do ww. pisma załączono kopię upoważnienia Wojewody.

Na etapie udzielania wskazania lokalizacyjnego dla inwestycji Terminal Samochodowy Koroszczyn przez Centralny Urząd Planowania (CUP) nie dopełniono dyspozycji art. 38 ust. 2 ustawy z dnia 12 lipca 1984 r. o planowaniu przestrzennym³⁰, który stanowił, że organy właściwe do udzielenia wskazania lokalizacyjnego przed jego

²⁹ tekst jednolity Dz. U z 1998 r. nr 32, poz. 176

³⁰ jednolity tekst Dz.U. z 1989 r. nr 17, poz. 99 ze zm.

CZĘŚĆ SZCZEGÓŁOWA

Szczegółowe ustalenia kontroli

udzieleniem zasięgają opinii zainteresowanych organów i instytucji, a także odpowiednich terenowych organów administracji o właściwości szczególnej do spraw lokalizacji inwestycji. Przed udzieleniem wskazania lokalizacyjnego z dnia 7 grudnia 1993 r. Nr 101/93 znak PR/IV/WG/53/93 „... na budowę terminalu kontenerowego i bazy przeładunkowo-magazynowej w ramach przejścia granicznego Kukuryki - Koroszczyn w miejscowości Koroszczyn, gm. Terespol, woj. białkopodlaskie” (ok. 5 km. od granicy), CUP nie zasięgnął opinii organów Straży Granicznej i organów administracji celnej. CUP nie opracował także wariantowych wskazań lokalizacyjnych. Pozytywnej opinii dla lokalizacji Terminalu w Koroszczynie udzielił CUP Wojewoda Białkopodlaski.

Już po ustaleniu przez CUP wskazania lokalizacyjnego prezes zarządu „Podlasie” S.A., pismem z dnia 14 grudnia 1993 r. Ldz. 40/93, zwrócił się do Komendanta Głównego SG o zgłoszenie uwag dotyczących ewentualnego zlokalizowania na Terminalu pomieszczeń dla Straży Granicznej. W powyższym piśmie podano również, że:

- Spółka zamierzała przystąpić w 1994 r. do budowy Terminalu w rejonie przejścia granicznego w Kukurykach. Lokalizacja Terminalu przewidziana była na gruntach położonych w miejscowości Koroszczyn w odległości ok. 6 km od przejścia granicznego,
- Spółka posiadała wskazanie lokalizacyjne udzielone przez CUP na lokalizację Terminalu,
- na Terminalu przewidywano dokonywanie końcowych odpraw celnych z zabezpieczeniem niezbędnych miejsc parkingowych i obsługi przewoźników.

W odpowiedzi na ww. pismo Dyrektor Biura Kontroli Ruchu Granicznego Komendy Głównej SG pismem z dnia 3 stycznia 1994 r. nr KRG-4 poinformował „Podlasie” S.A., że:

- Komenda Główna SG nie wnosi zastrzeżeń do usytuowania Terminalu w rejonie drogowego przejścia granicznego w Kukurykach,
- zgłasza jednocześnie potrzebę zapewnienia dla Straży Granicznej na Terminalu 2 pomieszczeń o powierzchni 10-15 m² każde.

Udzielona spółce „Podlasie” S.A. przez Biuro Kontroli Ruchu Granicznego Komendy Głównej SG pisemna odpowiedź z dnia 3 stycznia 1994 r., z treści której wynikało, że nie wnosi się zastrzeżeń do usytuowania Terminalu w rejonie Drogowego Przejścia Granicznego w Kukurykach, uznawana była do połowy roku 1996, jako potwierdzenie zgody organów Straży Granicznej na budowę tego obiektu. Między innymi ww. pismo załączono, jako opinię Komendy Głównej SG w sprawie budowy Terminalu, do dokumentów uzgadniających koncepcję programową TSK opracowaną przez PPiRI „Motoprojekt”, będącą podstawą do udzielenia przez Wojewodę Białkopodlaskiego w dniu 30 listopada 1994 r. decyzji o ustaleniu lokalizacji tej inwestycji. Z postanowień art. 43 ust. 2 powołanej ustawy z dnia 12 lipca 1984 r. o planowaniu przestrzennym wynikało, że decyzja o ustaleniu lokalizacji inwestycji mogła być wydana po uprzednim uzyskaniu wymaganego przepisami szczególnymi stanowiska innych organów administracji państwowej.

Uzyskane przez spółkę „Podlasie” S.A. w dniu 7 grudnia 1993 r. wskazanie lokalizacyjne CUP oraz decyzja Wojewody Białkopodlaskiego z 30 listopada 1994 r. o ustaleniu lokalizacji inwestycji planowanej przez Spółkę, nie przesądzały jeszcze w ocenie NIK sposobu realizacji przez Wojewodę Białkopodlaskiego rozbudowy DPG Kukuryki na potrzeby służb kontroli granicznych. Formalne zaakceptowanie przez Wojewodę rozbudowy DPG w Kukurykach według koncepcji opracowanej na zlecenie spółki „Podlasie” S.A. nastąpiło w 1995 r. i związane było z niżej podanymi okolicznościami:

- w dniu 11 kwietnia 1995 r. odbyło się spotkanie polsko - białoruskiej Komisji z udziałem przedstawicieli wojewodów: brzeskiego i białkopodlaskiego oraz polskich i białoruskich służb celnych i granicznych, w celu ustalenia lokalizacji terminali odpraw celnych na drogowym przejściu granicznym Kukuryki - Kozłowiczy (po stronie polskiej i po stronie białoruskiej). UC w Terespolu reprezentował zastępca dyrektora. Komisja ustaliła m.in., że

CZĘŚĆ SZCZEGÓŁOWA

Szczegółowe ustalenia kontroli

- najbardziej właściwym miejscem do lokalizacji terminalu po stronie polskiej będą okolice miejscowości Koroszczyń, odległe od granicy o ok. 5 km (tj. tereny objęte wskazaniem lokalizacyjnym CUP). Działalność ww. Komisji związana była z postanowieniami umowy między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Republiki Białoruś w sprawie przejść granicznych, podpisanej w Warszawie dnia 24 kwietnia 1992 r., która weszła w życie dnia 15 października 1992 r. W umowie tej ustalono m.in., że założenia projektowe i projekty realizacyjne obiektów każdego przejścia granicznego będą podlegały wzajemnemu uzgodnieniu przez właściwe organy obu umawiających się stron (art. 4 ust. 3),
- Wojewoda Białkopodlaski w kwietniu 1995 r. poinformował dyrektora Departamentu Współpracy Transgranicznej URM, a w czerwcu tego roku również Ministra - Szefa Urzędu Rady Ministrów, że w związku z ujęciem w Planie zagospodarowania granicy państwowej na 1995 r. budowy miejsca wspólnych odpraw towarowych w Kukurykach, polsko - białoruska Komisja ustaliła miejsca budowy terminali odpraw celnych przy drogowym przejściu granicznym Kukuryki - Kozłowiczy po obu stronach granicy. W załączeniu przekazano adresatom protokół ustaleń Komisji z dnia 11.04.1995 r. podpisany przez przedstawicieli strony polskiej i białoruskiej (ze strony polskich służb celnych ww. protokół ustaleń podpisał zastępca dyrektora UC w Terespolu). W związku z powyższym Wojewoda wnosił o spowodowanie przekazania z rezerwy celowej budżetu państwa środków finansowych przeznaczonych na budowę terminalu po stronie polskiej, zgodnie z ustaleniami Międzyresortowej Komisji ds. Zagospodarowania Granicy Państwowej,
 - decyzją Ministra Finansów z dnia 24 sierpnia 1995 r. zwiększony został budżet Wojewody Białkopodlaskiego na rok 1995 o kwotę 2.900.000 zł, z przeznaczeniem na finansowanie budowy miejsca wspólnych odpraw towarowych na drogowym przejściu granicznym Kukuryki - Kozłowicze,
 - Wojewoda Białkopodlaski reprezentując Skarb Państwa dnia 13 października 1995 r. podpisał z „Podlasie” S.A. „Porozumienie w sprawie rozbudowy Drogowego Przejścia Granicznego w Kukurykach”. Porozumienie dotyczyło rozbudowy DPG o „Terminal Graniczny w Koroszczyźnie”. Rozbudowa miała mieć charakter skoordynowanego przedsięwzięcia budżetu państwa i inwestora komercyjnego, realizowanego w oparciu o koncepcję urbanistyczno-architektoniczną Terminalu opracowaną staraniem i kosztem Spółki. Ostateczne ustalenie świadczeń Stron i warunków współpracy przy budowie TSK nastąpiło w Umowie o wzajemnych obowiązkach stron w czasie projektowania, realizacji i eksploatacji Terminalu Samochodowego Koroszczyń, zawartej w dniu 10 czerwca 1996 r.,
 - Spółka „Podlasie” S.A. w wykonaniu ustaleń umowy zawartej w dniu 10 czerwca 1996 r., zrzekła się aktem notarialnym z dnia 26 czerwca 1996 r. na rzecz Skarbu Państwa własności części nieruchomości (20,51 ha) nabytej w marcu 1995 r. od Agencji Własności Rolnej Skarbu Państwa, przeznaczonej pod budowę części służbowej Terminalu,
 - alternatywne projekty rozbudowy DPG Kukuryki dla potrzeb służb granicznych, poza lokalizacją wybraną przez inwestora komercyjnego (analizowane w 1994 r.), zostały odrzucone przez służby Wojewody Białkopodlaskiego z uzasadnieniem wskazującym na istniejące w bezpośrednim rejonie DPG Kukuryki niekorzystne warunki geologiczne, obszary zalewowe rzeki Bug wodą stuletnią ($Q_{1\%}$) oraz występowanie obszarów chronionych parku krajobrazowego. Powyższe ograniczenia przesądziły o wyborze dla inwestycji budżetowej lokalizacji i koncepcji budowy proponowanej przez inwestora komercyjnego.

Na spotkaniu przygotowawczym przed posiedzeniem Międzyresortowej Komisji ds. Zagospodarowania Granicy Państwowej w sprawie koordynacji prac związanych z budową miejsca wspólnych odpraw towarowych w Koroszczyźnie, które odbyło się w dniu 10 czerwca

CZĘŚĆ SZCZEGÓŁOWA

Szczegółowe ustalenia kontroli

1996 r. w Urzędzie Rady Ministrów pod przewodnictwem Podsekretarza Stanu w URM ustalono m.in., że:

- Minister TiGM przekaze Wojewodzie Białkopodlaskiemu drogę krajową prowadzącą od Terminalu odpraw towarowych do granicy państwa, która w tym momencie stanie się drogą wydzieloną, funkcjonująca jedynie na potrzeby przejścia granicznego. Wojewoda dokona jej modernizacji, w taki sposób, aby poruszające się nią pojazdy nie miały możliwości zjechania . W tym celu zostaną zbudowane dwa wiadukty (jeden zostanie zbudowany ze środków DODP, a drugi ze środków Wojewody,
- droga łącząca Terminal z przejściem granicznym powinna być ogrodzona, przynajmniej punktowo oświetlona oraz będzie posiadała dwa oddzielone od siebie fizycznie pasy aby nie dochodziło do mieszania się ruchu na kierunku wjazdowym i wyjazdowym,
- w związku z wydzieleniem drogi krajowej dla potrzeb przejścia granicznego, Wojewoda w porozumieniu z DODP i samorządem terytorialnym zapewni społeczności lokalnej zastępcze ciągi komunikacyjne gwarantujące możliwość swobodnego poruszania się,
- w odniesieniu do kwestii szczegółowych , w tym powiązania miejsca odpraw towarowych z planowaną autostradą A-2, to będą one dyskutowane 12 czerwca 1996 r. na spotkaniu organizowanym przez Wojewodę Białkopodlaskiego.

W dniu 12 czerwca 1996 r. w Urzędzie Wojewódzkim w Białej Podlaskiej odbyło się spotkanie w sprawie prezentacji i zaopiniowania Koncepcji bezkolizyjnego połączenia Terminalu Samochodowego Koroszczyn z granicą państwa, którą opracowywało Biuro Projektowe „Drogoprojekt” Sp. z o.o. w Lublinie. W spotkaniu udział wzięli przedstawiciele m.in.: Urzędu Rady Ministrów w Warszawie, Ministerstwa Transportu i Gospodarki Morskiej w Warszawie, Generalnej Dyrekcji Dróg Publicznych, Głównego Urzędu Cei, Urzędu Celnego w Terespolu, Komendy Głównej Straży Granicznej w Warszawie.

W wyniku spotkania sporządzono protokół ustaleń, który wysłano do uzgodnienia uczestnikom spotkania. Protokół, po wprowadzeniu zmian wynikających ze sprostowań nadesłanych przez uczestników spotkania, został przekazany zainteresowanym stronom. W protokole z dnia 12 czerwca 1996 r. zapisano m.in. niżej podane ustalenia przyjęte na spotkaniu:

- Terminal Samochodowy Koroszczyn będzie bezkolizyjnie połączony drogą zakładową z granicą państwa. Droga ta będzie na stałe wydzielona od autostrady A-2 i ogrodzona, oświetlona oraz zabezpieczona w system monitorowania przejazdu pojazdów na całej długości. Ze względów bezpieczeństwa nie należy oddzielać ogrodzeniem wewnętrznych pasów ruchu w obu kierunkach. Droga zakładowa przebiegać będzie po istniejącej drodze Nr 812 na odcinku od Terminalu do drogowego przejścia granicznego w Kukurykach. Droga zakładowa winna zapewnić bezkolizyjny dojazd dla służb kontroli celnej, paszportowej oraz pozostałych służb specjalistycznych na wypadek awarii co oznacza, że musi być wydzielony niezależny pas jezdni dla tych służb. GDDP w Warszawie wyraża zgodę na przekazanie Wojewodzie Białkopodlaskiemu odcinka drogi Krajowej Nr 812 od Terminalu do granicy państwa, pod warunkiem zaprojektowania i wykonania przez inwestora na własny koszt zastępczych dróg zbiorczych dla ruchu lokalnego,
- w celu przystosowania drogi krajowej Nr 812 do funkcji drogi zakładowej będą wykonane dwa wiadukty. Jeden na skrzyżowaniu z drogą krajową Nr 698, a drugi z drogą wojewódzką Nr 149. Inwestorem wiaduktu na skrzyżowaniu dróg Nr 812 i 698 będzie GDDP w Warszawie. Inwestorem drogi zakładowej wraz z wiaduktem na skrzyżowaniu z drogą wojewódzką Nr 149 będzie inwestor Terminala,
- w przypadku budowy autostrady A-2, której prawe pasmo w końcowym odcinku pokrywa się z przebiegiem drogi Nr 812, inwestor Terminalu przebuduje ww. odcinek drogi zakładowej poprzez dobudowanie po stronie północnej dodatkowych pasów ruchu,

CZĘŚĆ SZCZEGÓŁOWA

Szczegółowe ustalenia kontroli

- przyjęty został wniosek KG SG, by odstąpić od realizacji projektowanych bramek radiometrycznych przy wjeździe i wyjeździe z Terminalu. Pomiar skażeń radioaktywnych będzie dokonywany na bramkach już zainstalowanych na DPG w Kukurykach,
- Terminal Samochodowy Koroszczyn z chwilą jego uruchomienia wraz z drogą zakładową, będzie stanowił część terytorium drogowego przejścia granicznego w Kukurykach. Kwestia ta zostanie uregulowana zgodnie z rozporządzeniem Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 5 października 1991 r. w sprawie zasięgu terytorialnego przejść granicznych oraz sposobu i warunków przekraczania granicy państwowej.

W dniu 24 czerwca 1996 roku w Urzędzie Rady Ministrów w Warszawie odbyło się posiedzenie Międzyresortowej Komisji ds. Zagospodarowania Granicy Państwowej. Obradom przewodniczył Prezes Głównego Urzędu Cel. W posiedzeniu Komisji udział wzięli przedstawiciele ministerstw, urzędów centralnych oraz niektórzy wojewodowie (m.in. Wojewoda Białkopodlaski). Przedmiotem posiedzenia Komisji było m.in. omówienie projektu programu zagospodarowania granicy państwowej w latach 1997-1999, a także informacja Wojewody Białkopodlaskiego nt. przygotowania inwestycji miejsca wspólnych odpraw towarowych w Koroszczynie i uzgodnień dokonanych przez polskie służby graniczne dotyczących organizacji pracy w tym przejściu. Notatka z posiedzenia Komisji została zaaprobowana przez Prezesa GUC - przewodniczącego posiedzeniu oraz zatwierdzona przez Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji. Odnośnie punktu posiedzenia Komisji dotyczącego informacji Wojewody Białkopodlaskiego o przygotowaniach realizacji miejsca wspólnych odpraw celnych w Koroszczynie w notatce zapisano m.in., że Komisja zaaprobowwała projekt realizacji miejsca wspólnych odpraw towarowych przedstawiony przez Wojewodę Białkopodlaskiego i poparła przekazanie Wojewodzie środków finansowych z rezerwy celowej budżetu państwa na budowę i modernizację drogowych przejść granicznych w wysokości 15 mln zł (następne 5 mln będzie przekazywanych w zależności od tempa prac).

2. 2. Zasięg terytorialny przejścia granicznego Kukuryki - Kozłowiczy

Budowa obiektów przeznaczonych do celów prowadzenia kontroli granicznych (część budżetowa Terminalu Samochodowego Koroszczyn), została zlokalizowana przez Wojewodę Białkopodlaskiego poza zasięgiem terytorialnym drogowego przejścia granicznego Kukuryki-Kozłowiczy (DPG Kukuryki), bez uprzedniego uzyskania zgody organów Straży Granicznej na rozszerzenie zasięgu terytorialnego DPG. Z postanowień § 1 ust. 1 pkt 1 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 28 maja 1991 r. w sprawie określenia zakresu obowiązków organów zobowiązanych do utrzymywania przejść granicznych oraz źródeł finansowania tych przedsięwzięć, a także określenia organów zobowiązanych do osadzania i utrzymywania znaków granicznych na morskich wodach wewnętrznych³¹ wynikało, że do zakresu obowiązków Wojewody należało planowanie i realizacja inwestycji w zasięgu terytorialnym drogowego przejścia granicznego. W dniu 30 listopada 1994 r. z upoważnienia Wojewody Białkopodlaskiego została wydana przez Dyrektora Wydziału Gospodarki Przestrzennej UW decyzja Nr G.P.7331/12/94 o ustaleniu lokalizacji inwestycji polegającej na realizacji „Terminalu Samochodowego Koroszczyn z odprawami celnymi w rejonie przejścia granicznego w Kukurykach”. Do czasu zakończenia kontroli NIK organy Straży Granicznej odmawiały udzielenia zgody na rozszerzenie zasięgu terytorialnego DPG w Kukurykach o tereny TSK i drogi zakładowej łączącej Terminal z istniejącym przejściem granicznym.

³¹ Dz.U. nr 49, poz. 215

CZĘŚĆ SZCZEGÓŁOWA

Szczegółowe ustalenia kontroli

Podjęte przez służby Wojewody Białskopodlaskiego w 1995 r. starania o objęcie terenu planowanej inwestycji zasięgiem terytorialnym przejścia granicznego nie uzyskały aprobaty organów Straży Granicznej. Zgodnie z treścią § 3 rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 5 grudnia 1991 r. w sprawie zasięgu terytorialnego przejść granicznych oraz sposobu i warunków przekraczania granicy państwowej³² zasięg terytorialny drogowego przejścia granicznego musiał być ustalany przez wojewodę w porozumieniu m.in. z właściwym komendantem oddziału Straży Granicznej. Komendant Nadbużańskiego Oddziału Straży Granicznej w Chełmie (NOSG), w nawiązaniu do projektu zarządzenia wojewody w sprawie ustalenia zasięgu terytorialnego drogowych przejść granicznych na terenie województwa białskopodlaskiego, przesłanego we wrześniu 1995 r. do uzgodnienia (zawierającego zapis, iż terytorium DPG w Kukurykach po zakończeniu inwestycji zostanie powiększone o teren Terminalu w Koroszczynie), pismem z dnia 4 października 1995 r. zawiadomił wojewodę, że zarządzenie w tej sprawie powinno obejmować faktyczny stan prawny, a nie przewidywany. W związku z powyższym Wojewoda Białskopodlaski w dniu 19 października 1995 r. wydał zarządzenie nr 43 w sprawie ustalenia zasięgu terytorialnego drogowych przejść granicznych w województwie białskopodlaskim (obowiązujące do czasu zakończenia kontroli NIK), w treści którego nie było postanowień dotyczących obszaru projektowanego Terminalu w Koroszczynie. Dla DPG w Kukurykach ustalono zasięg obejmujący drogę krajową nr 812 na odcinku od szlabanu do granicy państwowej wraz z przyległym terenem w granicach istniejącego ogrodzenia.

Brak było jednak w tym okresie sprzeciwu organów SG, co do planowanego poszerzenia zasięgu terytorialnego DPG po zbudowaniu TSK. Jeszcze w styczniu 1996 r. w pismach Biura Kontroli Ruchu Granicznego Komendy Głównej SG (nr KRG-238 z dnia 26.01.1996 r.) i Wydziału Ochrony Granicy Państwa Nadbużańskiego Oddziału Straży Granicznej w Chełmie (nr 132 z dnia 25.01.1996 r.) informowano Wojewodę Białskopodlaskiego i inwestora zastępczego, że dokonywanie kontroli granicznej na TSK przez funkcjonariuszy SG będzie mogło nastąpić po zakończeniu budowy obiektów Terminalu wraz z drogą celną, która zapewni całkowitą kontrolę przejazdu samochodów ciężarowych jadących do i od granicy państwa. Do czasu zapewnienia takich warunków (w tym również bezkolizyjnych skrzyżowań z drogami lokalnymi), które uniemożliwić miały niekontrolowane przejazdy samochodów ciężarowych do i od granicy państwa, Straż Graniczna dokonywać miała kontroli osób i ciężarowych środków transportu na dotychczasowych zasadach w przejściu granicznym Kukuryki.

Informacje o braku zgody organów SG na przeniesienie odpraw granicznych na teren Terminalu Wojewoda Białskopodlaski otrzymał w połowie 1996 r., w związku z trwającą procedurą uzgodnień projektu budowlanego części budżetowej TSK. Dyrektor Zarządu Kontroli Ruchu Granicznego Komendy Głównej SG pismem z dnia 2 lipca 1996 r. nr KRG 1790, w odpowiedzi na pismo dotyczące uzgodnienia projektu budowlanego TSK, poinformował, że:

- Komenda Główna SG nie wnosi uwag do przedstawionych projektów budowlanych, planu zagospodarowania terenu oraz organizacji ruchu w obrębie TSK,
- po zapoznaniu się z organizacją ruchu oraz infrastrukturą przyszłego Terminalu, a także po rozmowie przeprowadzonej w Zarządzie KRG KG SG, Komendant Główny SG podjął decyzję, że Straż Graniczna będzie dokonywać kontroli granicznej w przejściu granicznym Kukuryki - Kozłowiczy.

Natomiast we wrześniu 1997 r., a następnie w maju 1998 r. Komendant Nadbużańskiego Oddziału Straży Granicznej w Chełmie (NOSG), w uzgodnieniu z Komendą

³² Dz.U. z 1991 r. nr 117, poz. 510

CZĘŚĆ SZCZEGÓŁOWA

Szczegółowe ustalenia kontroli

Główną SG w Warszawie, działając na podstawie uprawnień wynikających z treści § 3 wyżej powołanego rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 5 grudnia 1991 r. w sprawie zasięgu terytorialnego przejść granicznych [...], odmówił zgody na rozszerzeniu zasięgu terytorialnego drogowego przejścia granicznego w Kukurykach o tereny objęte inwestycją, tj. o obszar TSK i drogi zakładowej łączącej terminal z DPG w Kukurykach. Komendant NOSG pismami z dnia 5 września 1997 r. nr 1566 oraz z dnia 28 maja 1998 r. nr 1358 informował Wojewodę Białkopodlaskiego, że nie może pozytywnie zaopiniować przedstawionych projektów zmian zarządzenia nr 43 z dnia 19.10.1995 r. w sprawie ustalenia zasięgu terytorialnego drogowych przejść granicznych w województwie białkopodlaskim, gdyż:

- zgodnie z opinią Komendy Głównej SG, wynikającą z treści ww. rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 5 grudnia 1991 r., zasięg terytorialny drogowego przejścia granicznego obejmuje rejon przygraniczny, na których odcinki drogowe przecinają granicę państwową, gdzie dokonuje się kontroli granicznej osób, towarów i pojazdów drogowych,
- zgodnie z ustawą z dnia 12 października 1990 r. o Straży Granicznej³³ do zadań SG należy m.in. zapewnienie porządku publicznego w zasięgu terytorialnym przejścia granicznego,
- fakt usytuowania terminalu odpraw celnych w Koroszczynie, w odległości kilku kilometrów od granicy państwa oraz jego powierzchnia wynosząca wraz z drogami ok. 50.300 m² powodowały, że Straż Graniczna nie miała ani podstaw prawnych, ani możliwości do wykonywania zadań w tak szerokim zakresie,
- w związku z powyższym zasięg terytorialny DPG w Kukurykach nie może obejmować Terminalu w Koroszczynie i drogi celnej (zakładowej) biegnącej z tego terminalu do granicy państwa.

Ustalono, że Dyrektor Urzędu Celnego w Terespolu wyraził zgodę na rozszerzenie zasięgu terytorialnego DPG w Kukurykach o tereny TSK i drogi zakładowej łączącej Terminal z istniejącym DPG. Pismo dotyczące tych spraw podpisał zastępca dyrektora UC w Terespolu (nr 13-OG-070-137/97 z dnia 19.07.1997 r.). Udzielenia zgody w tym zakresie odmawiały natomiast organy Straży Granicznej. W związku z powyższym do czasu zakończenia kontroli NIK obowiązywało Zarządzenie Nr 43 Wojewody Białkopodlaskiego z dnia 19 października 1995 r. w sprawie ustalenia zasięgu terytorialnego drogowych przejść granicznych w województwie białkopodlaskim, które ustalało zasięg terytorialny DPG w Kukurykach bez terenu TSK i drogi zakładowej łączącej Terminal z przejściem granicznym.

Według oceny NIK, ze względu na położenie TSK poza zasięgiem terytorialnym DPG w Kukurykach, uruchomienie w tym obiekcie granicznych odpraw celnych uzależnione jest obecnie od decyzji organów celnych. Rozstrzygnięcie powyższego zagadnienia ma istotne znaczenie dla określenia formalnego statusu TSK oraz dla ustalenia zasad dokonywania w nim odpraw celnych. Do czasu zakończenia kontroli NIK organy administracji celnej nie wyrażały zgody na wykorzystanie zbudowanych obiektów TSK na potrzeby służb celnych, zgłaszając liczne zastrzeżenia do rozwiązań funkcjonalnych i poziomu zabezpieczenia TSK przed możliwością popełniania przestępstw celnych.

Organy celne wskazały też na możliwe pogorszenie warunków bezpieczeństwa prowadzenia odpraw i bezpieczeństwa funkcjonariuszy celnych na TSK, ze względu na odmowę Straży Granicznej objęcia terenu Terminalu ochroną. Według NIK uruchomienie i prowadzenie na Terminalu w Koroszczynie granicznych odpraw celnych powinno wiązać się z obecnością i pełnieniem służby na terenie TSK przez państwowe służby mundurowe - w formie i w zakresie uzgodnionym przez właściwe organy administracji rządowej.

³³ Dz.U. z 1990 r. nr 78, poz. 462 ze zm.

2. 3. Przygotowanie inwestycji do realizacji

Służby Wojewody Białkopodlaskiego nie podjęły w okresie lat 1993-1994 działań zmierzających do przejęcia na potrzeby inwestycji dotyczących rozbudowy DPG w Kukurykach, działek gruntowych w Koroszczynie znajdujących się w zarządzie Agencji Własności Rolnej Skarbu Państwa. Grunty przeznaczone pod budowę Terminala zostały nabyte przez inwestora komercyjnego spółkę „Podlasie - Obiekty Graniczne i Autostrada” S.A. od Agencji Własności Rolnej Skarbu Państwa w marcu 1995 r. (38,43 ha w cenie 7.575 zł za ha) oraz od osób fizycznych (ok. 8 ha w cenie przeciętnie 8.000 zł za hektar).

Służby Wojewody Białkopodlaskiego przystąpiły w 1996 r. do finansowania realizacji zadania inwestycyjnego pn. „budowa Terminalu Samochodowego Koroszczyn” bez uprzedniego opracowania w formie dokumentacji projektowej i bez zatwierdzenia założeń techniczno-ekonomicznych (z.t.e.) dla budowy części budżetowej TSK. Również w późniejszym okresie nie sporządzono z.t.e. dla tej inwestycji. Według obowiązujących do 3 października 1997 r. przepisów § 7 ust. 1 pkt 4 rozporządzenia Ministra Finansów z dnia 2 grudnia 1991 r. w sprawie szczegółowych zasad planowania i finansowania inwestycji finansowanych z budżetu państwa³⁴ środki budżetowe na finansowanie kosztów inwestycji polegającej na budownictwie, innych niż koszty przygotowania jej do realizacji, mogły być przekazywane na rachunek bankowy tylko wtedy, gdy inwestor posiadał zatwierdzone z.t.e. Brak opracowania z.t.e. na etapie przygotowania inwestycji do realizacji uniemożliwił prawidłowe określenie zakresu zadań wymaganych do wykonania w związku z budową części budżetowej TSK i kosztów budowy przy tej lokalizacji, w tym w szczególności brak było oceny efektywności ekonomicznej inwestycji przeprowadzonej z uwzględnieniem analizy pośrednich nakładów inwestycyjnych, co pozwoliłoby na oszacowanie rzeczywistego poziomu nakładów niezbędnych do poniesienia przez budżet państwa dla pełnego zrealizowania inwestycji. Zestawienie kosztów budowy Terminalu z lipca 1996 r. na łączną kwotę 99.580.883,90 zł, załączone do wniosku Wojewody Białkopodlaskiego z dnia 05.08.1996 r., skierowanego do Kierownika CUP, o ujęcie zadania budowa TSK w planie inwestycji centralnych było sporządzone nierzetelnie. Nie ujęto w nim m.in.: pełnych kosztów modernizacji odcinka drogi krajowej Nr 812 w celu dostosowania jej do wymogów stawianych przez służby celne drodze zakładowej z TSK do DPG w Kukurykach. Z kosztów dotyczących tego zadania w ww. zestawieniu ujęto tylko nakłady w wysokości 2.309.920 zł na tzw. „drogi zbiorcze” konieczne dla przejęcia obsługi ruchu lokalnego po przeznaczeniu odcinka drogi Nr 812 na drogę zakładową. Nie uwzględniono m.in. kosztów: budowy 2 wiaduktów, modernizacji istniejących obiektów mostowych i nawierzchni drogi, wykonania ogrodzenia i oświetlenia oraz systemu monitorowania ruchu na tej drodze. Do końca 1998 r. na realizację dróg zbiorczych wydatkowano ze środków budżetowych przeznaczonych na budowę TSK kwotę 2.594.320 zł oraz na realizację zakresu robót dotyczących drogi zakładowej, nie ujętego w ww. zestawieniu kosztów, wydatki z budżetu państwa wyniosły ok. 12.541 tys. zł (w tym kwota 4.679 tys. zł na budowę wiaduktu nad drogą celną w ciągu drogi krajowej Nr 698, wydatkowana przez Generalną Dyрекcję Dróg Publicznych), a droga ta nie spełniała w dalszym ciągu warunków stawianych przez GUC.

Terminal w Koroszczynie zlokalizowane w odległości ok. 5 km od DPG w Kukurykach, którego bezkolizyjne powiązanie drogowe z istniejącym przejściem granicznym wymagało znacznych nakładów finansowych, będzie wymagał dalszych znacznych nakładów w przyszłości. Docelowa organizacja kontroli granicznych na tym

³⁴ Dz.U. nr 117, poz. 508

CZĘŚĆ SZCZEGÓŁOWA

Szczegółowe ustalenia kontroli

przejściu wymaga bowiem rozwiązań uwzględniających funkcje i przebieg planowanej autostrady A-2 oraz dostosowania przyjętych rozwiązań do przepisów Unii Europejskiej regulujących ochronę i przekraczanie granic oraz organizację kontroli granicznych.

2.4. Zabezpieczenie interesów Skarbu Państwa w umowach i porozumieniach zawartych z inwestorem części komercyjnej

Budowa Terminalu Samochodowego Koroszczyn miała charakter skoordynowanego przedsięwzięcia budżetu państwa i inwestora komercyjnego. Inwestorem części budżetowej Terminalu, przeznaczonej dla służb kontroli granicznych był Wojewoda Białkopodlaski. Inwestorem części komercyjnej TSK była spółka „Polskie Konsorcjum Gospodarcze” S.A. w Warszawie (poprzednia nazwa Spółki brzmiała: „Podlasie - Obiekty Graniczne i Autostrada” S.A.). Na podstawie Umowy z dnia 10 czerwca 1996 r. Wojewoda Białkopodlaski reprezentujący Skarb Państwa zobowiązał się do sfinansowania ze środków budżetowych tzw. „sieci zewnętrznych” TSK (m.in.: sieci kanalizacyjnych, oczyszczalni ścieków i wód opadowych, urządzeń i sieci energetycznych, połączeń drogowych Terminalu z istniejącymi drogami publicznymi oraz innych składników infrastruktury technicznej), zaprojektowanych i wykonanych z uwzględnieniem wielkości potrzeby inwestora części komercyjnej. W ww. Umowie zastrzeżono również, że w obiektach budżetowych będzie prowadzona jedynie działalność przewidziana w projekcie budowlanym (kontrola i odprawy graniczne). „Podlasie” S.A. miała zapewnić podaż usług komercyjnych w zakresie przewidzianym w projekcie budowlanym realizowanego przez Spółkę budynku usług bankowo-spedycyjnych. Strony zobowiązały się w Umowie m.in. do:

- ścisłej współpracy w trakcie projektowania i budowy swoich obiektów, w taki sposób, by zarówno działaniem jak i zaniechaniem, nie naruszać interesów drugiej strony oraz umożliwić jej osiągnięcie założonych celów,
- natychmiastowego informowania się na piśmie o wszystkich zdarzeniach i okolicznościach mogących mieć wpływ na właściwe i terminowe wykonanie przyjętych na siebie zobowiązań lub na interesy stron,
- ścisłej współpracy przy eksploatacji wszystkich obiektów i urządzeń Części Budżetowej i Komercyjnej, a szczególności przy włączaniu sieci, dróg oraz baz spedycyjnych Części Komercyjnej w kompleksowy system organizacji ruchu na Terminalu.

W zamian za sfinansowanie przez Wojewodę obiektów infrastruktury Terminalu, inwestor komercyjny przekazał na potrzeby budowy części budżetowej TSK:

- w dniu 13 października 1995 r., „Koncepcję urbanistyczno-architektoniczną Terminalu Odpraw Samochodowych Koroszczyn” z września 1995 r. opracowaną przez Przedsiębiorstwo Konsultingowe „Engineer” Bonenberg - Kiernożycki z Gorzowa Wielkopolskiego na zlecenie i na koszt spółki „Podlasie ...” S.A. Według ustaleń UKS cena zapłacona za powyższe opracowanie firmie PK „Engineer” wynosiła 4.880 zł,
- w dniu 26 czerwca 1996 r., działki gruntu o powierzchni łącznej 20,51 ha i cenie nabycia 156.206 zł (w drodze notarialnego zrzeczenia się przez spółkę „Podlasie” S.A. własności części nabytych w marcu 1995 r. nieruchomości na rzecz Skarbu Państwa),

W trakcie negocjowania w IV kwartale 1995 r. przez „Podlasie” S.A. i służby wojewody warunków finansowania wspólnych kosztów inwestycji, Spółka oszacowała swoje dotychczasowe nakłady na przygotowanie inwestycji na łączną kwotę 1.065.000 zł, w tym:

- na dokumentację - 145.000 zł,
- na część kosztów działalności związanej z inwestycją - 920.000 zł.

W Umowie z dnia 10 czerwca 1996 r. ustalono, iż w przypadku gdy realny koszt wykonania sieci zewnętrznych TSK określonych w umowie, przekroczy wg. poziomu cen IV

CZĘŚĆ SZCZEGÓŁOWA

Szczegółowe ustalenia kontroli

kw. 1995 r. kwotę 6,0 mln zł, wojewodzie przysługiwać będzie prawo dochodzenia od „Podlasie” S.A. rekompensaty w wysokości 25 % nadwyżki ponad ww. kwotę. Szczegółowe zasady rozliczenia ww. kosztów i wysokości rekompensaty miały zostać ustalone po zakończeniu inwestycji, odrębną umową.

Do końca 1998 r. na budowę głównych elementów tych sieci z budżetu wydatkowano łącznie 21.246.200 zł, a nie zostały jeszcze zrealizowane wszystkie zadania z tego zakresu i nie rozliczono kosztów pośrednich. Nadwyżka ponad 6,0 mln zł wynosiła w cenach bieżących kwotę 15.246.200 zł, a 25 % z tej kwoty to 3.811.550 zł.

W dniu 14 sierpnia 1998 r. doszło do zawarcia pomiędzy Wojewodą Białkopodlaskim a Polskim Konsorcjum Gospodarczym S.A. Porozumienia dodatkowego do umowy z dnia 10 czerwca 1996 r., określającego nowe zasady podziału kosztów inwestycji dotyczących tzw. sieci zewnętrznych. Oprócz nakładów dotychczas poniesionych w oparciu o umowę z dnia 10.06.1996 r., PKG S.A. miało zrealizować na rzecz Skarbu Państwa dodatkowe świadczenia na kwotę 3.025.244 zł. Z powyższej kwoty PKG S.A. zapłacić miało Skarbowi Państwa 2.500.000 zł tytułem zwrotu części kosztów inwestycji w infrastrukturę zewnętrzną oraz zobowiązało się przenieść na rzecz Skarbu Państwa w trybie art. 453 Kodeksu cywilnego prawo własności nieruchomości gruntowej położonej w obszarze Terminalu Samochodowego Koroszczyn (działka K-13 obejmująca 0,74 ha) o wartości ustalonej przez biegłego na podstawie wyceny i powiększonej o opłatę raty związanej z wyłączeniem z produkcji rolniczej za 1998 r., przyjęto wartości działki łącznie w wysokości 525.244 zł. W Porozumieniu ustalono, że wierzytelność pieniężna mogła, na wniosek Polskiego Konsorcjum Gospodarczego S.A., być przez Skarb Państwa zamieniona na akcje Konsorcjum, za zgodą Ministra Skarbu Państwa i w sposób przez niego określony. W przypadku zamiany wierzytelności na akcje PKG S.A. Konsorcjum zobowiązało się zapewnić przedstawicielom Skarbu Państwa dwa miejsca w Radzie Nadzorczej Spółki.

Do czasu zakończenia kontroli NIK Polskie Konsorcjum Gospodarcze S.A. nie wykonało świadczeń na rzecz Skarbu Państwa wynikających z Porozumienia z dnia 14 sierpnia 1998 r., Konsorcjum wstrzymywało realizację tych świadczeń ze względu na trwający spór dotyczący uruchomienia na Terminalu Samochodowym w Koroszczynie odpraw celnych, traktując zaistniałą sytuację (wstrzymywanie otwarcia TSK oraz informacje o ewentualnej sprzedaży przez Skarb Państwa części budżetowej Terminalu z przeznaczeniem na działalność komercyjną), jako niewywiązywanie się przez Skarb Państwa z umowy dotyczącej wzajemnych świadczeń przy budowie i eksploatacji TSK. W przypadku wypełnienia przez PKG S.A. świadczeń na rzecz Skarbu Państwa wynikających z Porozumienia z 14 sierpnia 1998 r., wartość w cenach bieżących nakładów Spółki poniesionych od 1993 r., mających częściowo rekompensować nakłady budżetowe na budowę „sieci zewnętrznych” TSK, wynosiłaby łącznie kwotę 4.090.244 zł (1.065.000 zł + 3.025.244 zł). W czasie kontroli NIK budowa TSK nie była jeszcze zakończona i nie były ustalone pełne koszty (bezpośrednie i pośrednie) sieci zewnętrznych infrastruktury Terminalu. Do końca 1998 r. na budowę sieci zewnętrznych wydatkowano 21.246.200 zł. Wartość świadczeń inwestora komercyjnego na rzecz Skarbu Państwa związanych z budową TSK (4.090.244 zł) stanowiła 19,25 % wydatków budżetowych na budowę sieci zewnętrznych infrastruktury Terminalu poniesionych do końca 1998 r., podczas gdy w Porozumieniu z 14 sierpnia 1998 r. podpisanym przez Wojewodę Białkopodlaskiego strony uzgodniły, że rozliczenie dokonane niniejszym Porozumieniem jest, łącznie z dotychczasowymi świadczeniami PKG S.A. wynikającymi z Umowy z dnia 10 czerwca 1996 r., ostatecznym z tytułu udziału Konsorcjum w kosztach budowy sieci zewnętrznych oraz kotłowni i studni głębinowej, a udział ten wynosi 30 % w stosunku do całości kosztów tych sieci i urządzeń. Na koniec 1998 r. udział w kosztach infrastruktury sieci zewnętrznych TSK w wysokości 30 %, PKG S.A. osiągnęłaby w

CZĘŚĆ SZCZEGÓŁOWA

Szczegółowe ustalenia kontroli

przypadku świadczeń o wartości 6.373.860 zł (30 % z 21.246.200 zł). Różnica wysokości dotychczasowych świadczeń PKG S.A. na ten cel w stosunku do poziomu ustalonego Porozumieniem z dnia 14 sierpnia 1998 r. wynosiła na koniec 1998 roku 2.283.616 zł (6.373.860 zł - 4.090.244 zł).

Jednym z argumentów przemawiających za udziałem inwestora komercyjnego w rozbudowie DPG w Kukurykach o terminal odpraw celnych, miało być m.in. obniżenie kosztów całego przedsięwzięcia ponoszonych przez budżet państwa - poprzez sfinansowanie przez tego inwestora obiektów kubaturowych i drogowych przeznaczonych dla spedytorów i agencji celnych oraz dla przewoźników i podróżnych.

Po przyjęciu przez Wojewodę Białkopodlaskiego od spółki „Podlasie” S.A. koncepcji architektoniczno-urbanistycznej TSK opracowanej na zlecenie Spółki - jako podstawy do wspólnego prowadzenia inwestycji i podziału jej kosztów - na etapie sporządzania projektu budowlanego zmieniono za zgodą służb Wojewody założenia dotyczące zakresu obiektów realizowanych i finansowanych przez budżet państwa, uzasadniając to wymogami stawianymi przez Straż Graniczną i organy administracji celnej. W I półroczu 1996 r. przy podziale geodezyjnym terenu TSK na część budżetową i komercyjną, włączono do części budżetowej działki gruntu przeznaczone uprzednio na realizację parkingów i placów postojowych planowanych na potrzeby komercyjne. W wyniku włączenia do części służbowej działek przeznaczonych wg Koncepcji programowej TSK na budowę komercyjnych miejsc parkingowych, wszystkie miejsca postojowe obliczone na potrzeby obu części Terminala, tj. 475 stanowisk (z tego: 135 planowanych jako służbowe oraz 340 jako komercyjne), weszły w skład tzw. „obiektów budżetowych”, a ich budowa została sfinansowana z budżetu państwa. Włączenie działek przeznaczonych uprzednio na budowę komercyjnych miejsc postojowych i finansowanie budowy całości parkingów ze środków budżetu państwa spowodowało według oszacowania NIK wzrost kosztów budowy Terminalu ponoszonych przez budżet ogółem o kwotę 24.641.386 zł.

2.5. Warunki techniczne prowadzenia odpraw na DPG w Kukurykach oraz w Terminalu Samochodowym Koroszczyń

W ocenie NIK obecny stan techniczny budynków, budowli i urządzeń w DPG Kukuryki nie stwarza służbom granicznym odpowiednich warunków do przeprowadzania skutecznych kontroli. Oględziny przeprowadzone w trakcie kontroli NIK wykazały w szczególności, że funkcjonariusze celni nie mają możliwości prowadzenia pełnej rewizji celnej środków transportowych i przewożonych towarów, m.in. z uwagi na brak ramp rozładunkowych. Ponadto ustalono, iż ze względu na trudne warunki techniczne, na terenie DPG w Kukurykach dokonywane są wyłącznie odprawy celne w przywozie do Polski, natomiast kontrola celna i odprawy wywozowe z Polski dokonywane są przez polskich funkcjonariuszy celnych w Kozłowicy na terytorium Republiki Białoruś.

Na podstawie oględzin przeprowadzonych w dniu 2 grudnia 1998 r. stwierdzono niżej opisane warunki techniczne prowadzenia odpraw na przejściu granicznym w Kukurykach.

DPG w Kukurykach zajmuje powierzchnię ok. 1,5 ha. Teren przejścia jest ogrodzony - po stronie południowej płotem metalowym, ażurowym o wysokości ok. 2 m zakończonym w górnej krawędzi ostrymi elementami, na pozostałych odcinkach przęsłami o wysokości ok. 1,5 m z prętami metalowymi, bez górnego zabezpieczenia. Wjazd i wyjazd z DPG ograniczony jest ruchomymi rogatkami o lekkiej konstrukcji, przy których umieszczono punkty odprawy Straży Granicznej. Przy rogatek wjazdowej od strony Białorusi umiejscowiona jest bramka radiometryczna.

Na terenie przejścia granicznego zlokalizowane zostały niżej podane obiekty:

CZĘŚĆ SZCZEGÓŁOWA

Szczegółowe ustalenia kontroli

- budynek główny parterowy o konstrukcji kontenerowej, o powierzchni użytkowej ogółem ok. 330 m², w którym znajdują się pomieszczenia Oddziału Celnego w Kukurykach i Straży Granicznej. W budynku tym mieści się także: przedstawicielstwo firmy spedycyjnej „Hartwig”, agencja celna „Wesotra” oraz prowadzone przez „PZMot.” w Lublinie kantor wymiany walut i kiosk wielobranżowy,
- dwie wiaty (po stronie północnej i południowej budynku głównego) zabezpieczające miejsca dokonywania odpraw celnych. Pod każdą z wiat znajdują się po 2 przeszklone kontenery przeznaczone dla celników prowadzących odprawy samochodów, z których użytkowane są jedynie dwa o pow. użytkowej ok. 14 m² każdy, po jednym z obu stron budynku. W pomieszczeniach tych prowadzona była komputerowa rejestracja dokonywanych odpraw celnych, ogrzewane zaś są elektrycznymi piecami akumulacyjnymi zasilanymi z tych samych obwodów prądowych,
- budynek kontenerowy, piętrowy o pow. użytkowej ogółem ok. 120 m² mieszczący graniczne punkty kontrolne inspekcji: weterynaryjnej, fitosanitarnej, sanitarno-epidemiologicznej oraz punkt Centralnego Inspektoratu Standaryzacji,
- kontener o pow. użytkowej ok. 14 m², w którym znajdowało się archiwum Oddziału Celnego w Kukurykach,
- przy rogatek DPG umiejscowione były kontenery służące do kontroli wjazdu i wyjazdu, posiadające powierzchnię użytkową ok. 14 m² każdy,
- siedem budynków kontenerowych mieszczących agencje celne, punkt bankowy i kantor wymiany walut,
- budynek kotłowni z zapleczem technicznym Zarządu Drogowych Przejść Granicznych (ZDPG),
- kontener gospodarczy ZDPG,
- dwie budki wartownicze przy rogatek.

Na terenie DPG w Kukurykach dokonywane są wyłącznie odprawy celne w przywozie do Polski, prowadzone są bez udziału służb celnych Republiki Białoruś. Odprawy wywozowe z Polski umiejscowione zostały po białoruskiej stronie granicy w Kozłowicy, do maja 1998 roku były prowadzone z udziałem białoruskich służb celnych, od czerwca 1998 r. odbywają się bez udziału białoruskich służb celnych.

Oddział Celny w Kukurykach użytkuje w budynku głównym DPG 13 pomieszczeń wykorzystywanych na cele administracyjno-biurowe o łącznej powierzchni ok. 150 m². W Oddziale zatrudnionych było 106 funkcjonariuszy celnych. Na jednej zmianie pracowało ich 18-20, z tego 7 prowadziło odprawy wywozowe po stronie białoruskiej. Pracownicy Oddziału Celnego posiadali do swojej dyspozycji dwa węzły sanitarne: męski i damski o pow. ok. 3,6 m² każdy. Jedno z pomieszczeń o pow. 8,7 m² wykorzystywane było przez Oddział Celny również jako pokój socjalny. W budynku nie było pomieszczeń pełniących funkcje szatni ubraniowych oraz brak było łazienek i natrysków. Powierzchnia użytkowa poszczególnych pomieszczeń biurowych Oddziału wynosiła od 7,3 m² do 13,3 m².

Na terenie DPG znajdował się niżej podany sprzęt techniczny przeznaczony do prowadzenia rewizji celnych samochodów ciężarowych:

- wózek widłowy służący do rozładunku samochodów ciężarowych poddawanych szczegółowej rewizji celnej. Na terenie DPG brak rampy rozładunkowej - w obecnych warunkach wózkiem można było zdjąć jedynie pierwszy szereg palet ze skrzyni ładunkowej samochodu,
- ręczny wózek transportowy,
- dwie wagi samochodowe dynamiczne (najazdowe) przy obu wjazdach na teren DPG, przeznaczone do określania nacisku na oś pojazdu i ustalania opłat i kar za przekraczanie

CZĘŚĆ SZCZEGÓŁOWA

Szczegółowe ustalenia kontroli

obowiązujących w tym zakresie norm. Wagi te były uszkodzone i nie są wykorzystywane przy odprawach celnych. Waga od strony wjazdu z Białorusi została zdemontowana i złożona obok drogi wewnętrznej.

Na terenie DPG Oddział Celny w Kukurykach dysponował dwoma pomieszczeniami o łącznej powierzchni ok. 27 m² przeznaczonymi na archiwum dokumentów odprawowych.

Straż Graniczna użytkowała na terenie DPG w Kukurykach jeden kontener przy rogate wjazdowej od strony Polski oraz wspólnie ze służbami celnymi kontener przy rogate wjazdowej od strony Białorusi, a także jedno pomieszczenie o pow. 10,4 m² w budynku głównym i 2 budki wartownicze.

Punkt granicznej kontroli Państwowej Inspekcji Ochrony Roślin (Wojewódzki Inspektorat Ochrony Roślin w Białej Podlaskiej Oddział Graniczny w Małaszewiczach Filia w Kukurykach), zlokalizowany był w piętrowym budynku kontenerowym, gdzie zajmował 4 pomieszczenia o powierzchni użytkowej ogółem ok. 45 m².

Terenowa Stacja Sanitarno-Epidemiologiczna w Białej Podlaskiej, Graniczny Punkt Sanitarno-Epidemiologiczny w Kukurykach zajmowała dwa pomieszczenia o łącznej powierzchni ok. 15 m² na piętrze budynku kontenerowego.

Państwowa Inspekcja Weterynaryjna, Graniczny Inspektorat Weterynarii w Kukurykach zajmował trzy pomieszczenia o pow. ok. 40 m² na piętrze w budynku kontenerowym.

Centralny Inspektorat Standaryzacji Ekspozytura w Białej Podlaskiej Graniczny Punkt Kontroli Standaryzacyjnej w Kukurykach zajmował jedno pomieszczenie o powierzchni ok. 7 m² w piętrowym budynku kontenerowym.

Potrzeby dotyczące powierzchni użytkowej dla służb celnych na terenie Terminalu w Koroszczynie określił Urząd Celny w Terespolu w piśmie kierowanym do inwestora zastępczego dnia 9 lutego 1996 r., zgłaszając nw. wymogi:

- w kondygnacji piwnicznej budynku administracyjnego i celnego usytuowane miały być: archiwa o powierzchni 500 - 700 m², szatnie damskie i męskie oraz umywalnie damskie i męskie,
- odprawy celne na kierunkach wjazdowym i wyjazdowym z Polski dokonywane miały być na parterze budynku, przy zabezpieczeniu 32 pomieszczeń o powierzchni 18,5 m² każde, w pomieszczeniach tych miały być usytuowane stanowiska komputerowe,
- administracja służb celnych usytuowana miała być na piętrze projektowanego budynku, gdzie zlokalizowane miało również być centrum komputerowe. Potrzeby służb celnych na tej kondygnacji określono na 30 pomieszczeń o pow. po 18,5 m² każde, z których część pełnić miała funkcje socjalne,
- pomieszczenia na parterze i piętrze połączone miały być z pomieszczeniami w piwnicy za pomocą niezależnej klatki schodowej,
- jednocześnie poinformowano, że na terenie Terminala planowano docelowo pod planowany ruch 4000 samochodów ciężarowych na dobę zatrudnienie 350 funkcjonariuszy celnych w tym 300 mężczyzn i 50 kobiet.

Po opracowaniu dokumentacji technicznej z uwzględnieniem ww. potrzeb, przedstawiona miała ona być do konsultacji z Urzędem Celnym w Terespolu.

W trakcie uzgodnień projektu budowlanego TSK potrzeby Straży Granicznej określone zostały w pismach Nadbużańskiego Oddziału Straży Granicznej w Chełmie z dnia 25.01.1996 r. i 29.01.1996 r. oraz Komendy Głównej SG z 26.01.1996 r. Z treści ich wynikało, że przy projektowaniu Terminalu należało uwzględnić:

- 2 pomieszczenia biurowe o łącznej powierzchni 20 m², pomieszczenie socjalne z WC o pow. 18 m² oraz pawilon dla kontrolerów usytuowany bezpośrednio w rejonie bramy wjazdowej na Terminal od strony Polski.

CZĘŚĆ SZCZEGÓŁOWA

Szczegółowe ustalenia kontroli

Do dnia oględzin (02.12.1998 r.) na terenie części budżetowej (służbowej) TSK, na większości obiektów kubaturowych i liniowych zakończono roboty budowlane. Prowadzono wyposażanie budynku administracyjnego oraz montaż instalacji systemu telewizji przemysłowej do monitorowania terenu TSK wraz z drogą zakładową do DPG w Kukurykach. Trwała także instalacja oprogramowania do obsługi poszczególnych elementów systemu kontroli i rejestracji ruchu pojazdów oraz instalacji kontroli dostępu osób. Teren części służbowej Terminalu o pow. ponad 20 ha był w całości ogrodzony ażurowym płotem o wysokości ok. 2,10 m, metalowym z kątownika bez podmurówki. W części budżetowej zbudowane zostały niżej podane obiekty:

- główny budynek administracyjny (nr 3) przeznaczony do odpraw celnych oraz dla innych granicznych służb kontrolnych o powierzchni 6.665 m², wraz z zadaszonymi rampami po obu stronach budynku (wschodniej i zachodniej) o łącznej powierzchni 2.454 m²,
- budynek inspekcyjny do szczegółowej kontroli pojazdów (nr 4) o powierzchni 1.174 m², wraz z kotłownią olejową na potrzeby dostaw c.o. i c.w. do obiektów części służbowej i budynku komercyjnego TSK,
- budynek odpraw weterynaryjnych (nr 5) o powierzchni 1.633 m²,
- płyty odprawy celnych (wschodnią i zachodnią) wzdłuż ramp głównego budynku administracyjnego,
- płytę postojową wschodnią z 245 miejscami parkingowymi dla samochodów ciężarowych oczekujących na odprawę,
- płytę postojową zachodnią z 231 miejscami parkingowymi,
- 5 sanitariatów dla kierowców na płytach postojowych (3 na płycie wschodniej i 2 na zachodniej),
- 2 wagi pomostowe wraz z kontenerowymi budynkami obsługi służące do kontroli ciężaru pojazdów (po 1 na płytach wschodniej i zachodniej, przy wyjazdach z parkingów na płyty odpraw celnych),
- 6 wag dynamicznych najazdowych, po 3 przy budynkach kontroli wjazdu na płyty wschodnią i zachodnią,
- 11 budynków kontroli wjazdu i wyjazdu z poszczególnych stref Terminalu (6 dla kierunku wjazdowego z Białorusi oraz 5 dla kierunku wjazdowego z Polski),
- oczyszczalnię wód opadowych z kolektorem i rowem zrzutowym do rzeki Czapelki,
- dwa zbiorniki ppoż. po 300 m³ każdy wraz z budynkiem pompowni,
- główny punkt zasilania Terminalu w energię elektryczną (GPZ) z linią SN oraz rozdzielnię NN z uzbrojeniem,
- drogi wjazdowe i wyjazdowe na poszczególne płyty postojowe, drogi nawrotu oraz drogi kołowe i chodniki wewnętrzne,
- oświetlenie płyt postojowych na słupach 16 m oraz oświetlenie dróg i chodników wewnętrznych na słupach 12 m,
- uzbrojenie podziemne terenu TSK: kanalizacja sanitarna, deszczowa, sieć wodociągowa, sieć wody ppoż., kanalizację telefoniczną, kable zasilające w energię elektryczną, kanalizację sieci specjalnych (telewizja przemysłowa, instalacja kontroli ruchu pojazdów, instalacja sygnalizacyjna i alarmowa ppoż.),
- wodociąg zasilający TSK o średnicy ϕ 180 mm,
- kolektor sanitarny ϕ 300 mm do oczyszczalni ścieków zbudowanej we wsi Koroszczyn.

Wzdłuż głównego budynku administracyjnego odpraw celnych, po stronie wschodniej i zachodniej, zbudowano zadaszone rampy rozładownicze o powierzchni 1.227 m² każda, przeznaczone do prowadzenia kontroli celnej pojazdów i ładunków. Każda z ramp została

CZĘŚĆ SZCZEGÓŁOWA

Szczegółowe ustalenia kontroli

wyposażona w 4 ruchome podesty umożliwiające dostosowanie wysokości rampy do wysokości podłogi części ładunkowej samochodu.

Od północy główny służbowy budynek administracyjny części budżetowej TSK sąsiaduje z budynkiem zbudowanym przez inwestora komercyjnego na działce gruntowej leżącej bezpośrednio przy drodze Nr 812. Budynki te przylegają bezpośrednio do siebie i są połączone komunikacyjnie na poziomie parteru, przejściem zabudowanym przeszkloną ścianką działową z drzwiami. W budynku komercyjnym zlokalizowane są pomieszczenia dla spedytorów, towarzystw ubezpieczeniowych, punkt bankowy, a także pomieszczenia dla gastronomii i handlu oraz pomieszczenia biurowe inwestora części komercyjnej.

Pomieszczenia przeznaczone dla polskich służb celnych i pozostałych służb kontroli granicznej były w dniu oględzin wyposażone w meble i sprzęt biurowy (biurka, fotele, krzesła, regały, szafy, stoły, kserokopiarki i inne) oraz w stacjonarne środki łączności (telefony, fax.). Pomieszczenia przeznaczone na archiwa miały zamontowane systemy ruchomych regałów przesuwanych. Stanowiska celników przy ladach operacyjnych i w pokojach kierowników zmian wyposażone zostały w działający sprzęt komputerowy z oprogramowaniem specjalistycznym systemu kontroli pojazdów i dostępu osób. Wykonana była również instalacja strukturalna sieci komputerowych wraz z UPS. W jednym z pomieszczeń na parterze złożono pozostały zapakowany sprzęt komputerowy dostarczony na potrzeby różnych służb kontroli granicznych, a przeznaczony do pomieszczeń biurowych. Trwał montaż i uruchamianie systemu monitoringu telewizyjnego i kontroli ruchu pojazdów. Na obu końcach hallu głównego, pod sufitem, podwieszone były po 2 kamery monitorujące stanowiska odpraw celnych - były one ukryte wewnątrz obudów (przyciemnione klosze) uniemożliwiających obserwację ruchu kamery przez osoby znajdujące się w hallu. Podobne kamery były zamontowane na rampach rozładowniczych przeznaczonych do rewizji celnej odprawianych pojazdów, po 4 sztuki na rampach wschodniej i zachodniej. Na antresoli po stronie północnej zamontowano również 2 kamery monitorujące ruch osób.

W głównym budynku administracyjnym i odpraw celnych (budynek nr 3) na potrzeby poszczególnych służb kontroli granicznych i inspekcji przeznaczono m.in.:

- dla polskich służb celnych 66 pomieszczeń o powierzchni użytkowej ogółem 2.023,4 m² w tym: 30 pomieszczeń biurowych o łącznej powierzchni 736,8 m², także 2 gabinety dla kadry kierowniczej wraz z sekretariatami, salę konferencyjną o powierzchni 81,0 m², 4 pokoje socjalne o pow. ogółem 70,6 m², 3 szatnie o pow. ogółem 114,9 m², 3 umywalnie o pow. ogółem 104,6 m² (wyposażone w: 15 kabin natryskowych, 15 umywalek, 3 miski ustępowe), 7 pomieszczeń na archiwa o łącznej powierzchni 488,3 m² z regałami przesuwanymi, sanitariaty na parterze i piętrze wyposażone w 22 umywalki, 14 misek ustępowych oraz 8 pisuarów,
- dla białoruskich służb celnych 32 pomieszczenia o powierzchni użytkowej ogółem 719,8 m² w tym: 19 pomieszczeń biurowych o łącznej powierzchni 364 m², 3 pokoje socjalne o powierzchni ogółem 53,2 m², 2 umywalnie o powierzchni ogółem 76,6 m² (wyposażone w: 10 kabin natryskowych, 10 umywalek, 2 miski ustępowe), 2 szatnie o powierzchni łącznej 78,6 m², 2 pomieszczenia magazynowe o powierzchni 75,6 m², a także cztery sanitariaty męskie i damskie na parterze i na piętrze,
- dla polskiej Straży Granicznej 3 pomieszczenia o powierzchni ogółem 54,6 m² w tym: 2 pomieszczenia biurowe o powierzchni ogółem 37,2 m² i 1 pomieszczenie socjalne o powierzchni 17,4 m²,
- dla Państwowej Inspekcji Ochrony Roślin 17 pomieszczeń o powierzchni użytkowej ogółem 307,1 m² w tym: 3 pomieszczenia biurowe o powierzchni ogółem 59 m², 5 pomieszczeń laboratoryjnych o powierzchni ogółem 109,1 m², 5 pomieszczeń

CZĘŚĆ SZCZEGÓŁOWA

Szczegółowe ustalenia kontroli

- magazynowych o powierzchni ogółem 111,8 m², 2 szatnie o powierzchni łącznie 13,6 m² oraz dwie umywalnie wraz z wc o powierzchni łącznej 13,6 m²,
- dla białoruskich służb fitosanitarnych 3 pomieszczenia o łącznej powierzchni 57,2 m² (dwa pomieszczenia laboratoryjne i 1 pomieszczenie biurowe),
 - dla placówki granicznej polskiej służby sanitarno-epidemiologicznej 9 pomieszczeń o łącznej powierzchni 192,0 m² w tym: 2 pomieszczenia biurowe (37,2 m²), 2 pomieszczenia laboratoryjne (91,1 m²), 4 pomieszczenia magazynowe (50,1 m²), szatnię i WC,
 - dla placówki białoruskiej służby sanitarno-epidemiologicznej 5 pomieszczeń o łącznej powierzchni 73,4 m² w tym: 1 pomieszczenie biurowe (18,3 m²), 2 pomieszczenia laboratoryjne (35,8 m²), 2 sanitariaty,
 - dla placówki granicznej polskiego Centralnego Inspektoratu Standaryzacji 1 pomieszczenie biurowe o powierzchni 19,4 m².

W głównym budynku odpraw celnych (nr 3) przygotowano także pomieszczenia biurowe, warsztatowe oraz magazynowe oraz rezerwowe na potrzeby administratora TSK o łącznej powierzchni 552,9 m², w tym.:

- 11 pomieszczeń biurowych o powierzchni ogółem 232,8 m²,
- 4 pomieszczenia warsztatowe o powierzchni ogółem 75,2 m²,
- 3 pomieszczenia magazynowe o powierzchni ogółem 105,1 m²,
- 1 umywalnię o powierzchni 38,3 m²,
- 1 szatnię o powierzchni 40,3 m².

Od południa budynek główny części służbowej sąsiaduje, bez bezpośredniego połączenia, z budynkiem szczegółowych kontroli pojazdów (halą inspekcyjną - budynek nr 4) o powierzchni użytkowej 1.174 m². Hala inspekcyjna wyposażona jest w suwnicę o udźwigu 16 ton, kanał rewizyjny, rampę do rozładunku samochodów z nastawną hydrauliczną pochylnią dla wózków transportowych, urządzenie do wypompowania i przechowania paliwa ze zbiorników kontrolowanego pojazdu. W budynku wykonano także: komorę chłodniczą o powierzchni składowej 47,3 m² (umożliwiającą przechowywanie zamrożonych towarów w temperaturze do -18⁰ C na okres kontroli lub w przypadku ich zajęcia), magazyny celne i narzędziowe, pokój przesłuchań, szatnie, sanitariaty. Hala inspekcyjna ma dwie bramy wjazdowe dla dużych samochodów ciężarowych - umiejscowione od strony płyt odpraw celnych zachodniej i wschodniej.

Od strony południowej w sąsiedztwie budynku kontroli pojazdów zbudowano budynek odpraw weterynaryjnych (budynek nr 5) o powierzchni 1.633 m². Budynek ten wyposażony jest w odrębny dla każdego kierunku odpraw lecz podobny (lustrzane odbicie) zestaw pomieszczeń, ramp i urządzeń przeznaczonych do kontroli weterynaryjnej przewożonych zwierząt i produktów pochodzenia zwierzęcego. W budynku tym znajdują się m.in. rampy wyładownicze przystosowane do rozładunku zwierząt, obory z magazynami paszy, izolatki dla zwierząt, 2 chłodnie o powierzchni składowej 40,70 m² i 70,50 m², pomieszczenia na laboratoria weterynaryjne (w trakcie oględzin nie były jeszcze wyposażone), chłodnia na padłę zwierzęta o powierzchni składowej 34,10 m², zaplecze socjalne, szatnie, natryski, pomieszczenia biurowe dla służb weterynaryjnych i celnych.

W 1998 r. w uzgodnieniu ze służbami GUC i UC w Białej Podlaskiej zakupiono dla potrzeb tych służb m.in.:

- system kontroli ruchu pojazdów i dostępu osób „Infinity” za kwotę 4.895 tys. zł,
- sprzęt do monitorowania terenu TSK i drogi zakładowej za kwotę 3.267 tys. zł,
- wagi samochodowe za kwotę 660 tys. zł,
- rampy nastawne do kontroli pojazdów za kwotę 462 tys. zł,
- sprzęt komputerowy wraz z oprogramowaniem za kwotę 939 tys. zł,

CZĘŚĆ SZCZEGÓŁOWA

Szczegółowe ustalenia kontroli

- lada operacyjne dla stanowisk celników za kwotę łącznie 359 tys. zł,
- meble biurowe za kwotę ogółem 804 tys. zł,
- regały ruchome do pomieszczeń archiwów celnych za kwotę 414 tys. zł,
- kserokopiarki i inny sprzęt biurowy za kwotę 73 tys. zł.

DPG w Kukurykach połączone jest z Terminalem drogą zakładową o długości 4 km 283 m (od roгатki wyjazdowej z DPG Kukuryki do wjazdu na TSK), utworzoną z wydzielonego odcinka drogi krajowej Nr 812 Kukuryki - Kobylany. Droga ta ma zmienną szerokość, przekrój szlakowy jezdni wynosi od 8,00 m do 13,00 m. Zawężenia szerokości jezdni do 8,00 m lub 7,00 m występują: w pobliżu i pod wiaduktem zbudowanym nad drogą zakładową (km 1+898 do km 1+995), na dojazdach i na moście nad rzeką Czapelką istniejącym w ciągu drogi (km 3+227 do km 3+472), na dojazdach i na wiadukcie zbudowanym w ciągu drogi zakładowej (km 3+903 do km 4+807). Poza ww. odcinkami przewężeń, szerokość drogi zakładowej umożliwia wyznaczenie odrębnego służbowego pasa ruchu pojazdów. Na całej długości drogi zakładowej - od wjazdu z DPG do wjazdu na Terminal - nie ma barier do fizycznej separacji pasów jezdnych przeznaczonych dla poszczególnych kierunków ruchu (wjazd i wyjazd z Polski). Droga jest ogrodzona obustronnie metalowym ogrodzeniem ażurowym o wysokości ok. 2,10 m z kątownika bez podmurówki. Słupki metalowe utrzymujące przęsła ogrodzenia osadzone zostały na prefabrykowanych stopach betonowych. Przęsła przymocowano do elementów łączeniowych słupków ogrodzeniowych za pomocą metalowych śrub. Na całej długości drogi wykonano słupy oświetleniowe ustawione wewnątrz ogrodzenia po obu jej stronach, w rozstawie ok. 40 m - na przemian. Po stronie północnej na słupach oświetleniowych rozmieszczonych co 80 m, na wysokości ok. 4,5 m zamontowano wsporniki pod kamery telewizji przemysłowej oraz wyprowadzono końcówki kabli łączeniowych. W dniu oględzin kamery do monitorowania ruchu na drodze z DPG do TSK nie były jeszcze zamontowane, poza jedną zlokalizowaną przy roгатce wjazdowej do DPG w Kukurykach. Z użyciem wysięgnika prowadzono prace przygotowawcze do montażu kamer.

Po obu stronach drogi zakładowej, za ogrodzeniem, wykonano zbiorcze drogi o nawierzchni bitumicznej przeznaczone do obsługi ruchu lokalnego i jako dojazdy do pól. Po stronie południowej droga zbiorcza biegnie równolegle do drogi zakładowej na odcinku od km 1+970 do km 3+350 (do rzeki Czapelki) w odległości ok. 3-4 m. Po stronie północnej droga zbiorcza biegnie równolegle do drogi zakładowej na odcinkach od km 1+970 do km 4+100 oraz od km 4+619 do km 5+150. Na odcinku km 4+619 do km 5+150 droga zbiorcza biegnie przy ogrodzeniu drogi zakładowej, na tym samym poziomie jezdni, zbliżając się na odległość ok. 1 m. Na tym odcinku nie ma barier energochłonnych.

Droga łącząca DPG z TSK nie ma kolizyjnych skrzyżowań (jednopoziomowych) z innymi drogami i nie ma otwartych zjazdów na inne drogi.

W ciągu drogi zakładowej, w odległości ok. 0,8 km od wjazdu z TSK, wybudowano wiadukt żelbetowy nad drogą Nr 02149 Malowana Góra - Koroszczyń - Kobylany. Umożliwia on bezkolizyjny przejazd nad ww. drogą wojewódzką. Drugi wiadukt, o konstrukcji metalowej, znajduje się w odległości ok. 1 km od wjazdu z DPG; został zbudowany w ciągu drogi Nr 698 Siedlce - Łosice - Konstantynów - Terespol, nad drogą zakładową łączącą TSK z DPG. W odległości ok. 100 m w kierunku zachodnim od tego wiaduktu, od strony północnej, usytuowana jest dwuskrzydłowa brama ppoż. dla służb ratowniczych, umożliwiająca wjazd z drogi lokalnej na drogę zakładową. Brama była zamknięta na kłódkę metalową.

W dniu oględzin droga Nr 812 przy wyjeździe z Terminalu na drogę zakładową do DPG Kukuryki była przegrodzona metalowym płotem i barierkami ostrzegawczymi, trwały roboty drogowe związane z montażem w tym miejscu betonowych zapór uniemożliwiających sforsowanie ogrodzenia i ucieczkę samochodów z drogi zakładowej bez wjazdu na Terminal.

2.6. Finansowanie budowy Terminalu w roku 1998

Zarząd Drogowych Przejść Granicznych (do 31.12.1998 r. gospodarstwo pomocnicze Urzędu Wojewódzkiego w Białej Podlaskiej) na podstawie postanowień Statutu nadanego przez Wojewodę Białkopodlaskiego w dniu 11 stycznia 1992 r. i zmienionego z dniem 22 kwietnia 1998 r. oraz na podstawie umowy zawartej z Wojewodą w dniu 2 lutego 1996 r., realizował zadania Wojewody w zakresie wynikającym z § 1 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 28 maja 1991 r. w sprawie określenia zakresu obowiązków organów zobowiązanych do utrzymywania przejść granicznych oraz źródeł finansowania tych przedsięwzięć, a także określenia organów zobowiązanych do osadzania i utrzymywania znaków granicznych na morskich wodach wewnętrznych³⁵, w tym planowanie i realizację inwestycji na drogowych przejściach granicznych. Środki finansowe na te zadania otrzymywane z budżetu Wojewody nie były ujmowane w planie finansowym gospodarstwa pomocniczego i nie zwiększały jego przychodów i rozchodów. Dla zadań inwestycyjnych na drogowych przejściach granicznych sporządzano odrębne plany rzeczowo-finansowe przedkładane do akceptacji Wojewodzie.

Ustalono, że w maju 1998 r. w ZDPG sporządzony został plan finansowo-rzeczowy budowy Terminalu Samochodowego Koroszczyń na 1998 r. Został on opracowany na podstawie harmonogramu budowy TSK w latach 1996-1999 sporządzonego w lutym 1998 r. przez inwestora zastępczego. Plan ten przewidujący wykonanie w 1998 r. zadań o łącznej wartości 65.397.274 zł, został zatwierdzony przez Pełnomocnika Wojewody ds. Przejść Granicznych (będącego również dyrektorem ZDPG), co wykraczało poza zakres udzielonego pełnomocnictwa. Do końca 1998 r. ww. plan nie był aktualizowany pomimo, że już przy zatwierdzaniu przewidywał wydatki większe od limitu środków finansowych przyznanego ustawą budżetową na 1998 r. Ponadto na rok 1998 pozostały do sfinansowania zobowiązania z 1997 r. w kwocie ogółem 4.021.349 zł, przy stanie środków na rachunku inwestycyjnym na 01.01.1998 r. w wysokości 12.599 zł.

Ustawa budżetowa na 1998 rok uchwalona 19 lutego 1998 roku i opublikowana w dniu 6 marca 1998 r.³⁶, ustalała limit wydatków budżetu państwa na budowę inwestycji centralnej TSK na 1998 r. w wysokości 40.000.000 zł. W roku budżetowym 1998 dotacje na budowę Terminalu były zwiększane dwukrotnie, pierwszy raz w sierpniu o kwotę 10.500.000 zł przyznaną z rezerwy celowej budżetu państwa, drugi raz w grudniu o kwotę 279.000 zł przyznaną przez Wojewodę Białkopodlaskiego z jego budżetu. Ponadto środki finansowe w dyspozycji ZDPG przeznaczone na budowę TSK zostały zwiększone w 1998 r. o inne wpływy w łącznej wysokości 343.623 zł. Zwiększona dotacja budżetowa i pozostałe środki stanowiły w roku 1998 łącznie kwotę 51.135.222 zł przeznaczoną na finansowanie budowy TSK. Nie pokryło to w pełni potrzeb wynikających z zobowiązań na początek 1998 r. oraz z planu finansowo-rzeczowego przyjętego dla tej inwestycji na ten rok.

Ustalono, że zarówno Pełnomocnik Wojewody ds. Przejść Granicznych, jak i ZDPG nie zobowiązali inwestora zastępczego (Przedsiębiorstwo Usług Inwestycyjnych) do nie zaciągania w 1998 r. zobowiązań, których terminy płatności spowodują powstanie w tym roku wymagalnych zobowiązań przekraczających plan wydatków budżetu Wojewody na budowę TSK ustalony na rok budżetowy 1998 r. Powyższe doprowadziło do tego, iż w roku 1998 PUI podpisywało umowy na roboty i dostawy na potrzeby budowy TSK według ustalonego przez siebie harmonogramu rzeczowo-finansowego. Harmonogram ten został przekazany ZDPG, a przedstawiciele Zarządu powoływani byli przez dyrektora PUI - zgodnie z umową

³⁵ Dz.U. nr 49, poz. 215

³⁶ Dz.U. nr 28, poz. 156

CZĘŚĆ SZCZEGÓŁOWA

Szczegółowe ustalenia kontroli

o zastępstwo inwestycyjne - w skład komisji, których zadaniem było przeprowadzanie przetargów na roboty i dostawy związane z realizacją budowy TSK.

Brak środków na sfinansowanie całości zobowiązań zaciągniętych przez inwestora zastępczego doprowadził do tego, że od września 1998 r. ZDPG przestał przekazywać terminowo do PUI środki finansowe na regulowanie niektórych zobowiązań. Na dzień 31 grudnia 1998 r. w ewidencji księgowej ZDPG ujęto nie uregulowane zobowiązania dotyczące budowy TSK na łączną kwotę 15.204.414,66 zł, z tego zobowiązania wymagalne stanowiły kwotę 12.195.606 zł. Z zawartych umów wynikało, że zobowiązania mogą wzrosnąć po zrealizowaniu i zafakturowaniu robót i dostaw o dalszą kwotę ok. 9.200.000 zł. Na koniec 1998 r. ZDPG posiadał na inwestycyjnym rachunku bankowym finansowania budowy TSK 40.725,52 zł, zaś projekt ustawy budżetowej na 1999 r. nie przewidywał dalszej dotacji budżetowej na finansowanie inwestycji centralnej pn. „Terminal Samochodowy Koroszczyn”. Na etapie prac planistycznych nad budżetem państwa na 1999 r. Wojewoda Białkopodlaski wnioskował o przyznanie na ten rok budżetowy dotacji na budowę TSK w wysokości 36,5 mln zł.

W ocenie NIK niezwłoczne powiadomienie Wojewody i jego służb o decyzjach rządowych podejmowanych w IV kwartale 1998 r., dotyczących wstrzymania finansowania ze środków budżetowych budowy TSK w roku 1999, pozwoliłoby na podjęcie - w trybie przewidzianym art. 77 ustawy z dnia 10 czerwca 1994 r. o zamówieniach publicznych³⁷ - działań, które mogły ograniczyć wielkość wymagalnych zobowiązań nie mających pokrycia w przyznanych na budowę Terminalu środkach budżetowych. Tym samym ograniczonoby podstawę do ewentualnego naliczania obciążających budżet odsetek karnych za nieterminowe regulowanie zobowiązań. Ustalono, że Wojewoda Białkopodlaski do końca 1998 r. nie został poinformowany o wstrzymaniu finansowania ze środków budżetu państwa inwestycji centralnej Terminal Samochodowy Koroszczyn. Nie otrzymał również dyspozycji rządowych lub resortowych z Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji lub Ministerstwa Finansów, dotyczących wstrzymania realizacji robót i zaciągania zobowiązań na budowie TSK. Nie przekazano Wojewodzie także informacji, o nie zaplanowaniu finansowania budowy TSK jako inwestycji centralnej w projekcie budżetu państwa na 1999 rok.

Nie regulowanie wymagalnych zobowiązań dotyczących budowy TSK doprowadzi w ocenie NIK do naliczenia przez wykonawców robót i dostaw umownych odsetek karnych. Zobowiązania te i odsetki, ze względu na postanowienia umowy powierniczej zawartej przez Zarząd Drogowych Przejść Granicznych z PUI, będą stanowiły zobowiązania budżetu państwa. Do czasu zakończenia kontroli NIK do ZDPG przekazano jedno powiadomienie o naliczeniu odsetek karnych za nieterminowe regulowanie należności dotyczących budowy TSK. Odsetki sankcyjne w kwocie 71.426,98 zł dotyczyły faktury z dnia 13.10.1998 r. na kwotę 1.000.000 zł, której termin zapłaty upłynął 27.10.1998 r., wystawionej przez firmę „Fortuna Communication” Sp. z o.o. we Wrocławiu (wykonawca instalacji telewizji przemysłowej do monitorowania TSK i drogi celnej). Do czasu zakończenia kontroli NIK powyższe żądanie odsetkowe nie było uznane i zapłacone przez ZDPG.

Nie ustalenie przez ZDPG inwestorowi zastępczemu limitu wydatków na 1998 r. dla zadania Terminal Samochodowy Koroszczyn, na poziomie odpowiadającym planowi wydatków budżetu Wojewody Białkopodlaskiego i posiadanym środkom finansowym, przyczyniło się w ocenie NIK do zaciągnięcia w 1998 r. przez PUI wymagalnych zobowiązań, które przekroczyły limity ustalone w ww. planie. Zgodnie z postanowieniami umowy o zastępstwo inwestycyjne, wymagalne zobowiązania zaciągnięte przez inwestora zastępczego, dotyczące robót i dostaw na potrzeby budowy TSK, zostały uznane przez służby inwestycyjne

³⁷ tekst jednolity Dz.U. nr 119 z 1998 r., poz. 773

CZĘŚĆ SZCZEGÓŁOWA

Szczegółowe ustalenia kontroli

i księgowe ZDPG i ujęte w prowadzonej ewidencji księgowej jako zobowiązania związane z realizacją tego zadania inwestycyjnego. Przepis art. 57 ust. 1 pkt 8 ustawy z dnia 5 stycznia 1991 r. Prawo budżetowe³⁸ stanowił, iż zaciągnięcie w roku budżetowym zobowiązań, które - przy uwzględnieniu wymagalnych terminów płatności i zobowiązań wymagalnych z okresów poprzedzających rok budżetowy - przekraczały plan finansowy jednostki wykonującej budżet, było naruszeniem dyscypliny budżetowej.

Zaniechanie przez dyrektora ZDPG, który był jednocześnie Pełnomocnikiem Wojewody ds. Przejść Granicznych, określenia inwestorowi zastępczemu limitu wydatków i wymagalnych zobowiązań na budowę TSK w 1998 r., zgodnego z planem wydatków budżetu Wojewody i posiadanymi środkami finansowymi na to zadanie, stanowiło zdaniem NIK zaniedbanie obowiązków w zakresie nadzoru.

2.7. Inne ustalenia

2.7.1. Funkcjonariusze Oddziału Celnego w Kukurykach (OC Kukuryki) wykonując odprawy i kontrolę celną poza polskim obszarem celnym, w obecnie obowiązującym stanie prawnym naruszają w ocenie NIK postanowienia art. 6 § 1 wyżej powołanej ustawy z dnia 9 stycznia 1997 r. Kodeks celny (obowiązujący od dnia 1 stycznia 1998 r.). Przepis ten ustalił, że organ celny może wykonywać wszelkie czynności kontroli celnej, które uzna za stosowne według przepisów prawa celnego, w każdym miejscu znajdującym się na polskim obszarze celnym lub - jeżeli umowy międzynarodowe tak stanowią - poza polskim obszarem celnym. Czynności kontroli celnej dokonywane były poza polskim obszarem celnym również po 1 stycznia 1998 r. pomimo, że nie weszła w życie umowa międzynarodowa między Rzeczpospolitą Polską a Republiką Białoruś z dnia 21 stycznia 1995 r., regulująca zasady współpracy przy dokonywaniu kontroli osób, towarów i środków transportu przekraczających polsko-białoruską granicę państwową.

Organy administracji celnej w udzielonych kontrolerom NIK informacjach podały, że odprawy celne na kierunku wyjazdowym z Polski odbywają się na terytorium Republiki Białoruś na podstawie „Porozumienia o tymczasowych zasadach współpracy przy dokonywaniu kontroli osób, towarów i środków transportu przekraczających polsko-białoruską granicę państwową w ruchu drogowym i kolejowym”, podpisanego 18 września 1992 r. w Warszawie przez Komendanta Głównego Straży Granicznej i Prezesa Głównego Urzędu Cei, z Dowódcą Wojsk Pogranicznych i Przewodniczącym Państwowego Komitetu Cei Republiki Białoruś. Z ustaleń kontroli wynika, że ww. Porozumienie zawarto jako regulację tymczasową, określoną jako „eksperyment wspólnej kontroli granicznej, celnej i innej”, obowiązującą do 31 grudnia 1993 r. Termin obowiązywania Porozumienia przedłużano w drodze wymiany korespondencji pomiędzy sygnatariuszami tego dokumentu. W dniu 16 grudnia 1994 r. sygnatariusze ustalili, że Porozumienie będzie obowiązywało do czasu wejścia w życie umowy między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Republiki Białoruś o współpracy przy dokonywaniu kontroli osób, towarów i środków transportu przekraczających polsko-białoruską granicę państwową w ruchu drogowym i kolejowym. Ze względu na stanowisko strony białoruskiej nie można obecnie określić czy i kiedy ww. Umowa podpisana 21 stycznia 1995 r. wejdzie w życie. Przedmiotowe Porozumienie z 18 września 1992 r. według informacji Departamentu Traktatowego MSZ udzielonej kontrolerom NIK nie jest umową międzynarodową lecz posiada jedynie rangę umowy resortowej. W związku z powyższym w ocenie NIK, w tym przypadku nie są spełnione

³⁸ jednolity tekst Dz.U. nr 72 z 1993 r., poz. 344 ze zm.

CZĘŚĆ SZCZEGÓŁOWA

Szczegółowe ustalenia kontroli

przesłanki uprawniające do prowadzenia odpraw poza polskim obszarem celnym, określone w art. 6 § 1 Kodeksu celnego.

W okresie od grudnia 1992 roku do maja 1998 r. odprawy celne dokonywane przez polskich funkcjonariuszy w Kozłowicy (terytorium Republiki Białoruś) odbywały się wspólnie z białoruskimi służbami granicznymi i celnymi. Natomiast od czerwca 1998 r. odprawy te dokonywane są przez polskie służby celne i graniczne bez udziału białoruskich służb celnych, które przenieśli miejsce dokonywania swoich kontroli granicznych do terminalu GAP-1 oddalonego ok. 8 km od granicy.

Powyższy stan według oceny NIK, oprócz naruszania obowiązujących przepisów Kodeksu celnego, stanowił istotne zagrożenie bezpieczeństwa prowadzenia czynności kontroli celnej oraz utrudniał nadzór nad pracą polskich funkcjonariuszy celnych i zwiększał potencjalne zagrożenie wystąpieniem przestępstw, m.in. polegających na poświadczaniu fikcyjnego wywozu towarów z polskiego obszaru celnego do celów uzyskania przez eksportera zwrotu podatku VAT i nielegalnego obrotu nie wywiezionym towarem w Polsce.

2.7.2. Stwierdzono także naruszenie postanowień art. 7 pkt 1 w związku z art. 2 pkt 1 lit. b ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o ograniczeniu prowadzenia działalności gospodarczej przez osoby pełniące funkcje publiczne³⁹.

Były dyrektor Wydziału Rozwoju Gospodarczego Urzędu Wojewódzkiego w Białej Podlaskiej (WRG UW), zatrudniony na tym stanowisku w okresie od 23.07.1990 r. do 28.02.1998 r. (formalne rozwiązanie stosunku pracy nastąpiło z dniem 31 maja 1998 r. w związku z wypowiedzeniem przez zakład pracy dokonany w dniu 26 lutego 1998 r.), został zatrudniony od 1 czerwca 1998 r. w Polskim Konsorcjum Gospodarczym S.A. na stanowisku Dyrektora Oddziału w Koroszczynie (administrującego częścią komercyjną Terminalu Samochodowego Koroszczyn). Od lipca 1993 roku do kwietnia 1998 r. był on także członkiem Rady Nadzorczej spółki „Polskie Konsorcjum Gospodarcze” S.A.

Obowiązujące od 1 stycznia 1998 r. przepisy art. 7 pkt 1 w związku z art. 2 pkt 1 lit. b ww. ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. stanowiły, że m.in. dyrektor wydziału urzędu wojewódzkiego, przed upływem roku od zaprzestania zajmowania stanowiska lub pełnienia funkcji, nie mógł być zatrudniony lub wykonywać innych zajęć u przedsiębiorcy, jeżeli brał udział w wydaniu rozstrzygnięcia w sprawach indywidualnych dotyczących tego przedsiębiorcy. W uzasadnionych przypadkach zgodę na zatrudnienie przed upływem roku mogła wyrazić komisja powołana przez Prezesa Rady Ministrów. Były dyrektor WRG UW nie występował do ww. komisji o wyrażenie zgody na zatrudnienie w PKG S.A. Z ustaleń kontroli wynika, że były dyrektor WRG UW działając z upoważnienia Wojewody Białkopodlaskiego uczestniczył w podejmowaniu istotnych dla spółki „Podlasie” S.A. decyzji m.in.:

- opiniował w 1993 r. dla CUP wnioski o wydanie wskazania lokalizacyjnego dla planowanej przez Spółkę budowy Terminala w Koroszczynie,
- w kwietniu 1995 r. w ramach polsko - białoruskiej Komisji podejmował i podpisywał z upoważnienia Wojewody Białkopodlaskiego ustalenia dotyczące lokalizacji na TSK miejsca wspólnych odpraw granicznych,
- opiniował pozytywnie w październiku 1995 r. zmieniony plan zagospodarowania przestrzennego TSK. Obowiązek zmiany tego planu wynikał z postanowień decyzji z dnia 30 listopada 1994 r. o ustaleniu lokalizacji inwestycji.

³⁹ Dz.U. nr 106 z 1997 r., poz. 679 ze zm.

CZĘŚĆ SZCZEGÓŁOWA

Szczegółowe ustalenia kontroli

2.7.3. Kontrola ujawniła również przypadki naruszania przez podmioty prowadzące inwestycję finansowaną ze środków budżetowych obowiązujących przepisów ustawy z dnia 10 czerwca 1994 r. o zamówieniach publicznych⁴⁰.

Ustalono, że ZDPG w dniu 25 lutego 1993 r. zawarł z PUI umowę dotyczącą zastępstwa inwestycyjnego w zakresie odbioru dokumentacji technicznej i realizacji zadania inwestycyjnego pn. „Budowa Drogowego Przejścia Granicznego w Sławatyczach”. W dniu 17 października 1994 r., w okresie obowiązywania *vacatio legis* ustawy z dnia 10 czerwca 1994 roku o zamówieniach publicznych⁴¹, aneksem nr 2/73/94 rozszerzono zakres ww. umowy o przygotowanie i realizację rozbudowy DPG w Terespolu i Kukurykach. Dopiero w kolejnym aneksie nr 5/73/96 podpisanym dnia 15 stycznia 1996 r., zwanym także umową dotyczącą rozbudowy DPG w Kukurykach, strony określiły orientacyjną wartość zadania na 73,0 mln zł, przewidywany termin jego zakończenia na 31.12.1998 r. oraz wzajemne prawa i obowiązki związane z realizacją ww. rozbudowy. Zasięg terytorialny DPG w Kukurykach nie obejmował jednak działek gruntowych, na których zlokalizowany został Terminal oraz droga zakładowa łącząca TSK z granicą państwa. Aneksem nr 7/73/97 z dnia 1 kwietnia 1997 r. do umowy o zastępstwo inwestycyjne po raz pierwszy wyraźnie określono, że jej przedmiotem jest również budowa Terminala Samochodowego w Koroszczynie. Rozszerzenie w dniu 17 października 1994 r. umowy dotyczącej zastępstwa inwestycyjnego na zadaniu inwestycyjnym pn. „budowa Drogowego Przejścia Granicznego w Sławatyczach” o rozbudowę DPG w Kukurykach, a następnie doprecyzowanie w styczniu 1996 r. i w kwietniu 1997 r., iż umowa dotyczy również budowy TSK, w ocenie NIK miało na celu obejście przepisów ww. ustawy z dnia 10.06.1994 r., dotyczących trybu udzielania zamówień publicznych. Z postanowień cyt. ustawy o zamówieniach publicznych wynikało, że zlecenia zastępstwa inwestycyjnego budowy TSK należało po dniu 01.01.1995 r. dokonać w trybie przetargu publicznego. Do końca roku 1998 ZDPG wypłacił PUI za zastępstwo inwestycyjne na zadaniu budowa TSK wynagrodzenie w łącznej kwocie 3.627.269 zł, w tym w roku 1998 kwotę 1.581.296 zł.

Sprzeczne z postanowieniami Ustawy o zamówieniach publicznych były również niektóre postanowienia obowiązującej w okresie kontroli umowy o zastępstwo inwestycyjne na budowie TSK. Ustalono, iż postanowienia aneksu z dnia 4 października 1996 r. do umowy powierniczej dotyczącej zastępstwa inwestycyjnego na budowie TSK, w którym strony uzgodniły, że inwestor zastępczy będzie przelewał do ZDPG na inwestycyjny rachunek bankowy budowy TSK kwotę oprocentowania bankowych lokat pieniężnych ustanowionych ze środków pochodzących z zabezpieczeń należytego wykonania umów, wniesionych w pieniądzu przez wykonawców robót lub dostawców, były od 9 listopada 1997 r. sprzeczne z dyspozycjami art. 75 ust. 2a cyt. ustawy o zamówieniach publicznych. Ustawa o zamówieniach publicznych od dnia 9 listopada 1997 r. stanowiła w art. 75 ust. 2a, że jeżeli zabezpieczenie należytego wykonania umowy wniesiono w pieniądzu, zamawiający zwraca je wraz z odsetkami wynikającymi z umowy rachunku bankowego, na którym było ono przechowywane, pomniejszonymi o koszty prowadzenia rachunku oraz prowizji bankowej za przelew pieniędzy, na rachunek dostawcy lub wykonawcy. PUI (inwestor zastępczy) w 1998 r. przekazywało odsetki od lokat tworzonych z części wynagrodzenia wykonawców, zatrzymanego na zabezpieczenie należytego wykonania umowy, nie wykonawcom i dostawcom lecz do ZDPG na rachunek inwestycyjny TSK, co było sprzeczne z dyspozycjami cyt. art. 75 ust. 2a cyt. ustawy o zamówieniach publicznych. Z wyżej wymienionego tytułu PUI przekazało w 1998 r. łącznie kwotę 237.986 zł.

⁴⁰ tekst jednolity Dz. U. z 1998 r. nr 119, poz. 773

⁴¹ tekst pierwotny Dz.U. nr 76 z dnia 4 lipca 1994 r., poz. 344

2.7.5. Na wniosek służb celnych wykonano na terenie Terminalu tzw. drogi nawrotu, których wartość wynosiła wg zawartej umowy o roboty budowlane 1.120.000 zł brutto. Do końca 1998 r. wydatki na sfinansowanie tego zadania wyniosły 992.000 zł. Zgodnie z postulatami GUC nawrót samochodów z płyt wschodniej i zachodniej odbywać się miał bez udziału funkcjonariuszy celnych. Do zasadności realizacji dróg nawrotu krytycznie odnosił się tak inwestor części budżetowej zadania jak i projektant obiektu. Wycofanie samochodów ciężarowych z płyt parkingowych i odprawowych (wschodniej i zachodniej) możliwe było bowiem przy pierwotnie zaprojektowanym i zrealizowanym rozwiązaniu komunikacyjnym TSK, bez wykonywania dodatkowych dróg. W chwili obecnej, po wybudowaniu dodatkowych dróg nawrotu, wykonanie tej czynności przez samochody ciężarowe bez konwojowania w dalszym ciągu nie jest możliwe, z uwagi na konieczność podniesienia rogatek (zapór) wyłącznie przy użyciu karty magnetycznej. Niezbędnym jest również otwarcie i zamknięcie przez osobę upoważnioną metalowej bramy wyjazdowej. Kosztem nakładów finansowych na kwotę ok. 1 mln zł zmniejszono zatem jedynie o kilkaset metrów trasę objazdu dla samochodów ciężarowych, które muszą być zawrócone z Terminalu.

2.7.6. Realizując płytę postojową wschodnią z infrastrukturą, inwestor zastępczy po przeprowadzeniu przetargu - nie mając do tego upoważnienia - zlecił Instytutowi Badawczemu Dróg i Mostów w Warszawie wykonanie badań kontrolnych nasypu drogowego, podbudowy z chudego betonu oraz betonowej warstwy wierzchniej, za wynagrodzeniem 43.605 zł. Niezależne badania prowadzone były również przez wykonawcę robót na jego koszt. Z postanowień umowy o zastępstwo inwestycyjne zawartej pomiędzy ZDPG i PUI wynikało, że sprawowanie kontroli zakresu, jakości i kosztu realizacji inwestycji z projektem winno być dokonywane w ramach uzgodnionego wynagrodzenia.

2.7.7. W umowach zawartych przez inwestora zastępczego budowy Terminalu z wykonawcami robót budowlanych, każdorazowo określano kwotowo wartość zabezpieczenia należytego wykonania umowy, które zobowiązany był wnieść wykonawca. Za niedotrzymania warunków zawartych w podpisanych z wykonawcami umowach przysługiwało inwestorowi zastępczemu prawo do naliczania kar umownych, ustalonych w większości przypadków w wysokości 0,2 % od wartości umowy netto za każdy dzień zwłoki. Z postanowień § 5 ust. 1 rozporządzenia Ministra Gospodarki Przestrzennej i Budownictwa w sprawie ustalenia wartości robót budowlanych, co do których konieczne jest zabezpieczenie należytego wykonania, oraz formy tego zabezpieczenia⁴² wynikało, że zabezpieczenie należytego wykonania umowy może być za zgodą zamawiającego tworzone z potrąceń z faktur za częściowo wykonane roboty pod warunkiem, że co najmniej 30 % ustalonej kwoty zabezpieczenia wniesione zostało w dniu zawarcia umowy. Inwestor zastępczy w trakcie realizacji budowy TSK nie naliczał wykonawcom robót i nie egzekwował kar umownych z tytułu nie realizowania tego zobowiązania umownego, według oszacowania NIK na łączną kwotę ok. 8.759.000 zł, ograniczając swoje działania do pism upominających i ponagających.

2.7.8. Koncepcja urbanistyczno-architektoniczna Terminalu Koroszczyn z września 1995 r. opracowana przez Przedsiębiorstwo Konsultingowe „Engineer” Bonenberg - Kiernożycki, przyjęta przez dyrektora WRG UW na cele programowania inwestycji części budżetowej Terminalu, stanowiąca podstawę do sporządzenia projektów budowlanych, nie została przedstawiona organom administracji celnej do formalnego uzgodnienia. Warunek

⁴² Dz. U. Nr 140, poz. 794

CZĘŚĆ SZCZEGÓŁOWA

Szczegółowe ustalenia kontroli

uzgodnienia Koncepcji z Głównym Urzędem Ceł był stawiany projektantom na spotkaniu w dniu 30.08.1995 r. dotyczącym koncepcji programowej TSK.

Na Planie zagospodarowania terenu, stanowiącym element Koncepcji programowej TSK z września 1995 r., znajduje się pieczęć Urzędu Celnego w Terespolu i adnotacja „Projekt budowlany winien być uzgodniony z Głównym Urzędem Ceł” z podpisem zastępcy Dyrektora UC w Terespolu i datą 05.10.1995 r. Zastępca dyrektora UC wyjaśnił kontrolerom NIK, że:

- dnia 5 października 1995 r. główny projektant TSK osobiście przedstawił mu wizję nowego rozwiązania Terminalu w formie poglądowej planszy zagospodarowania terenu, bez pisemnego uzasadnienia proponowanych rozwiązań,
- fakt zapoznania się z ww. propozycją zastępcy dyrektora UC odzwierciedlił własnoręcznym podpisem, informując jednocześnie, że wszelkie uzgodnienia winny być dokonane w Głównym Urzędzie Ceł w zakresie całości projektu budowlanego, tj. koncepcji, układu funkcjonalnego, projektu technicznego, itp.

Od etapu sporządzania projektu budowlanego projektant Terminalu Samochodowego Koroszczyn (PK „Engineer” Bonenberg - Kiernożycki) działał zgodnie z wymogami art. 20 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane, uzgadniając projekt budowlany i jego realizację z odpowiednimi służbami organów administracji celnej, tj. z właściwymi przedmiotowo departamentami Głównego Urzędu Ceł w Warszawie (GUC) i odpowiednimi wydziałami Urzędu Celnego w Terespolu (UC) oraz ze służbami kontroli granicznych: weterynaryjnej, sanitarnej, fitosanitarnej oraz standaryzacyjnej. W uzgodnieniach projektu budowlanego TSK i w naradach koordynacyjnych prowadzonych w trakcie budowy Terminalu uczestniczyli także przedstawiciele Straży Granicznej. Zgłaszali również, jeszcze w I półroczu 1998 r., zapotrzebowania na pomieszczenia w obiektach TSK oraz na zakup sprzętu biurowego, komputerów i środków łączności ze środków dotacji budżetowej przeznaczonych na budowę Terminalu. Przedstawiciele departamentów GUC (w tym dyrektorzy) oraz przedstawiciele UC w Terespolu (w tym zastępcy dyrektora) od II kwartału 1996 r. do września 1998 r. wielokrotnie uczestniczyli w uzgodnieniach dotyczących projektu budowlanego TSK i jego późniejszej realizacji, potwierdzając na piśmie dokonane uzgodnienia oraz zgłaszając uwagi i wnioski wymagające uwzględnienia przy realizacji budowy. Między innymi dyrektor Departamentu Administracyjno-Inwestycyjnego GUC (DAI), po zapoznaniu się z przedłożoną przez projektanta dokumentacją (projektem budowlanym) dotyczącą Terminalu w Koroszczynie, w piśmie z dnia 4 lipca 1996 r. Ldz. DAI-I-703-3-5/96 stwierdził, iż DAI uzgodnił ją w fazie projektu budowlanego - załączając uwagi do rozpatrzenia i uzupełnienia oraz wskazując, że dokumentacja w zakresie zgłoszonych uwag wymagała ponownego uzgodnienia.

Artykuł 110 obowiązującej do 31.12.1997 r. ustawy z dnia 28 grudnia 1989 r. Prawo celne⁴³ ustalał, że zadania określone w ustawie, Prezes Głównego Urzędu Ceł realizuje przy pomocy podległego Urzędu oraz za pośrednictwem dyrektorów urzędów celnych. Podobnie stanowi art. 281 cyt. ustawy z dnia 9 stycznia 1997 r. Kodeks celny⁴⁴ (obowiązujący od dnia 01.01.1998 r.). Do września 1998 r. w GUC nie było wewnętrznych przepisów regulujących uprawnienia poszczególnych organów celnych i tryb prowadzenia przez administrację celną uzgodnień związanych z inwestycjami prowadzonymi przez wojewodów na przejściach granicznych dla potrzeb służb celnych. Zagadnienia powyższe uregulowano Decyzją Nr 159 Prezesa Głównego Urzędu Ceł z dnia 28 września 1998 r. w sprawie uzgadniania inwestycji na przejściach granicznych (niepublikowana). Natomiast przepisy § 1 ust. 2 rozporządzenia

⁴³ jednolity tekst Dz.U. z 1994 r. nr 71, poz. 312 ze zm.

⁴⁴ Dz.U. z 1997 r. nr 23, poz. 117 ze zm.

CZĘŚĆ SZCZEGÓŁOWA

Szczegółowe ustalenia kontroli

Rady Ministrów z dnia 28 maja 1991 r. w sprawie określenia zakresu obowiązków organów zobowiązanych do utrzymywania przejść granicznych oraz źródeł finansowania tych przedsięwzięć, a także określenia organów zobowiązanych do osadzania i utrzymywania znaków granicznych na morskich wodach wewnętrznych⁴⁵, ustalały jedynie, że planowanie i realizacja inwestycji przejścia granicznego oraz wyposażenie jego obiektów powinny być uzgodnione z właściwymi organami Straży Granicznej, organami celnymi oraz organami kontroli sanitarnej i fitosanitarnej.

2.7.9. Bez wymaganego pozwolenia na użytkowanie, podjęto eksploatację takich obiektów Terminalu jak: droga wjazdowa (przy płycie zachodniej) z budynkami wjazdu i wyjazdu, kolektor sanitarny i oczyszczalnia ścieków w Koroszczynie oraz oczyszczalnia wód opadowych. Ostatni z ww. obiektów eksploatowany był od sierpnia 1997 r. Obowiązek uzyskania pozwolenia na użytkowanie poszczególnych obiektów Terminalu wynikał z postanowień art. 54 w związku z art. 55 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane⁴⁶.

Oczyszczalnię ścieków sanitarnych w Koroszczynie zrealizowano bez wymaganego pozwolenia wodno-prawnego na odprowadzenie ścieków bytowo-gospodarczych będącego jednocześnie pozwoleniem na wykonywanie urządzeń służących do oczyszczania ścieków, co naruszało postanowienia art. 20 ustawy z dnia 24 października 1994 roku Prawo wodne⁴⁷.

Analiza dzienników budów Terminalu wykazała, że kierownicy budowy nie zawsze potwierdzali stosownymi wpisami wykonanie zaleceń nadzoru inwestorskiego. Wystąpiły przypadki prowadzenia betoniarskich robót konstrukcyjnych bez zgłoszenia i odbioru zbrojenia przez inspektora nadzoru, jak miało to miejsce przy robotach związanych z wykonaniem dolnej części fundamentu pod komin w budynku nr 4. Obowiązek zgłoszenia oraz sprawdzenia i odbioru robót budowlanych ulegających zakryciu stosownie do postanowień art. 22 i 25 cyt. ustawy Prawo budowlane ciążył na kierowniku budowy i inspektorze nadzoru inwestorskiego.

⁴⁵ Dz.U. z 1991 r. nr 49, poz. 215

⁴⁶ Dz. U. Nr 89, poz. 414 ze zm.

⁴⁷ Dz. U. Nr 38, poz. 230 ze zm.

III. PRZEBIEG POSTĘPOWANIA KONTROLNEGO I DZIAŁAŃ PODJĘTYCH PO ZAKOŃCZENIU KONTROLI

1. Przebieg postępowania kontrolnego

Czynności kontrolne zostały rozpoczęte 16 listopada 1998 r. i trwały do 25 lutego 1999 r., protokoły kontroli ZDPG oraz PUI zostały podpisane bez zastrzeżeń.

W związku z kontrolą zasięgnięto - w trybie art. 29 pkt 2 lit. f ustawy o NIK - informacji w następujących jednostkach nie objętych kontrolą: Ministerstwie Spraw Wewnętrznych i Administracji, Ministerstwie Spraw Zagranicznych, Głównym Urzędzie Cei, Urzędzie Celnym w Białej Podlaskiej, Komendzie Głównej Straży Granicznej w Warszawie, Generalnej Dyrekcji Dróg Publicznych Oddział Wschodni w Lublinie, „Polskim Konsorcjum Gospodarczym” S.A. w Warszawie, Przedsiębiorstwie Konsultingowym „Engineer” Bonenberg - Kiernożycki w Gorzowie Wielkopolskim oraz w Urzędzie Gminy Terespol.

W procesie kontrolnym osoby odpowiadające za przygotowanie i realizację budowy Terminalu Samochodowego Koroszczyn oraz uczestniczące w uzgodnieniach lokalizacyjnych, projektowych i realizacyjnych, złożyły wyjaśnienia lub oświadczenia dotyczące przedmiotu kontroli. Do akt włączono oraz ujęto w protokołach kontroli m.in. wyjaśnienia i oświadczenia złożone przez:

- Prezesa Głównego Urzędu Cei w Warszawie,
- byłego Wojewodę Białkopodlaskiego zajmującego to stanowisko w okresie od 17 marca 1992 r. do 28 listopada 1997 r.,
- byłego Wojewodę Białkopodlaskiego zajmującego to stanowisko w okresie od 23 grudnia 1997 r. do dnia 31 grudnia 1998 r.,
- byłego Pełnomocnika Wojewody Białkopodlaskiego ds. Przejść Granicznych (w okresie od 10 marca do 31 grudnia 1998 r.),
- byłego dyrektora Wydziału Rozwoju Gospodarczego Urzędu Wojewódzkiego w Białej Podlaskiej (w okresie od 23 lipca 1990 r. do 28 lutego 1998 r.),
- zastępcy dyrektora Urzędu Celnego w Białej Podlaskiej,
- głównego projektanta TSK,
- prezesa Zarządu Polskiego Konsorcjum Gospodarczego S.A. w Warszawie.

W wystąpieniu pokontrolnym do Prezesa GUC wnioskowano o:

- ponowne przeanalizowanie stanowiska GUC dotyczącego możliwości uruchomienia granicznych odpraw celnych w Terminalu Samochodowym Koroszczyn, mając na uwadze: dotychczasowy udział administracji celnej w procesie realizacji tej inwestycji, wysokość poniesionych nakładów oraz warunki techniczne do prowadzenia kontroli celnej w DPG Kukuryki, a także konieczność prowadzenia odpraw celnych na kierunku wyjazdowym zgodnie z przepisami art. 6 § 1 Kodeksu celnego,
- udział służb celnych w uzgodnieniach dotyczących zaleconej modyfikacji systemu kontroli ruchu pojazdów w TSK, poprzez zorganizowanie stanowisk rejestrowania pojazdów wjeżdżających i wyjeżdżających z Polski również na terenie DPG w Kukurykach.

PRZEBIEG POSTĘPOWANIA KONTROLNEGO I DZIAŁAŃ PODJĘTYCH PO ZAKOŃCZENIU KONTROLI

W wystąpieniu pokontrolnym do Komendanta Głównego Straży Granicznej wnioskowano o:

- rozważenie możliwości objęcia ochroną Straży Granicznej części służbowej Terminalu w Koroszczynie, w zakresie uzgodnionym z właściwymi organami administracji rządowej,
- rozważenie możliwości wykorzystania obiektów specjalistycznych wzniesionych na Terminalu oraz znajdujących się tam urządzeń technicznych, do wspomagania realizacji ustawowych zadań Straży Granicznej,
- rozważenie zasadności zagospodarowania na potrzeby Straży Granicznej pomieszczeń wykonanych i wyposażonych w obiektach Terminalu zgodnie z zapotrzebowaniem i w uzgodnieniu z organami SG.

W wystąpieniu pokontrolnym do Wojewody Lubelskiego wnioskowano o:

- nie podejmowanie realizacji zadań inwestycyjnych na potrzeby służb kontroli granicznych poza obszarami terytorialnymi drogowych przejść granicznych, bez uzyskania formalnej zgody organów Straży Granicznej i organów celnych na włączenie terenu planowanej inwestycji do obszaru przejścia granicznego,
- wystąpienie do naczelnych organów administracji rządowej oraz do Prezesa GUC i Komendanta Głównego Straży Granicznej o podjęcie działań zmierzających do ustalenia formalnego statusu części służbowej Terminalu Samochodowego w Koroszczynie i do uruchomienia tego obiektu na potrzeby służb kontroli granicznych,
- podjęcie działań niezbędnych dla pozyskania środków umożliwiających zapłatę istniejących wymagalnych zobowiązań dotyczących budowy TSK oraz do ograniczenia karnych odsetek obciążających budżet z tego tytułu.

Wnioski zawarto także w wystąpieniach pokontrolnych do kierowników skontrolowanych jednostek (ZDPG i PUI), wnioskowano m.in. o:

- sporządzanie planów rzeczowo-finansowych inwestycji dostosowanych do przyznanych środków na dany rok budżetowy i zapewnienie ich przestrzegania poprzez stosowne zapisy w umowie zawartej z inwestorem zastępczym,
- uzyskiwanie pisemnej akceptacji inwestora bezpośredniego dla sporządzanych harmonogramów rzeczowo-finansowych robót,
- podjęcie działań zmierzających do ograniczenia karnych odsetek naliczanych od przeterminowanych zobowiązań obciążających budżet państwa, występujących przy inwestycji budowa TSK,
- podjęcie działań zmierzających do egzekucji od wykonawców robót budowlanych kar umownych z tytułu zwłoki w ustanowieniu przez nich ustalonego zabezpieczenia należytego wykonania przedmiotu umów,

dokonanie, w uzgodnieniu ze służbami Głównego Urzędu Cei oraz Urzędu Celnego w Białej Podlaskiej, modyfikacji systemu rejestracji i kontroli ruchu pojazdów na TSK, poprzez zorganizowanie stanowisk rejestrowania pojazdów wjeżdżających i wyjeżdżających z Polski również na terenie Drogowego Przejścia Granicznego w Kukurykach.

2. Działania podjęte po zakończeniu kontroli

Po zakończeniu kontroli, w obu skontrolowanych jednostkach odbyły się narady pokontrolne. Ustalenia kontroli i główne wnioski zostały także omówione na naradzie z udziałem Wojewody Lubelskiego, zorganizowanej w Lubelskim Urzędzie Wojewódzkim.

Wystąpienia pokontrolne skierowano do: Prezesa Głównego Urzędu Cei, Komendanta Głównego Straży Granicznej, Wojewody Lubelskiego, który przejął z dniem 1 stycznia 1999r.

PRZEBIEG POSTĘPOWANIA KONTROLNEGO I DZIAŁAŃ PODJĘTYCH PO ZAKOŃCZENIU KONTROLI

sprawowanie nadzoru nad realizacją budowy Terminalu Samochodowego Koroszczyn oraz do kierowników skontrolowanych jednostek.

Wojewoda Lubelski po zakończeniu kontroli NIK, Zarządzeniem Nr 33 z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie utworzenia Lubelskiego Zarządu Drogowych Przejść Granicznych z siedzibą w Chełmie (LZDPG), z dniem 1 marca 1999 r. zlikwidował Zarząd Drogowych Przejść Granicznych w Białej Podlaskiej, w jego miejsce utworzono Bialski Oddział LZDPG.

Wystąpienie pokontrolne dotyczące wyników kontroli ZDPG w Białej Podlaskiej, skierowano do dyrektora LZDPG w Chełmie, który od 1 marca 1999 r. przejął zadania, majątek i pracowników ZDPG. Wystąpienie to przekazano do wiadomości kierownikowi Bialskiego Oddziału LZDPG. Dyrektor LZDPG w Chełmie zwolnił byłego dyrektora ZDPG w Białej Podlaskiej (odpowiedzialnego za brak należytego nadzoru w 1998 r. nad wydatkowaniem środków budżetowych przeznaczonych na budowę TSK i zaciąganie zobowiązań ponad limity wydatków) ze stanowiska kierownika Bialskiego Oddziału LZDPG.

Wystąpienia pokontrolne zawierające oceny, uwagi i wnioski wynikające z ustaleń kontroli przeprowadzonych przez NIK, zostały przyjęte przez adresatów bez zastrzeżeń. Adresaci wystąpień zostali zobowiązani do udzielenia NIK informacji o sposobie wykorzystania uwag i wykonania wniosków, bądź o podjętych działaniach na rzecz realizacji wniosków lub przyczynach niepodjęcia takich działań. Do czasu sporządzenia niniejszej informacji NIK nie otrzymała odpowiedzi na wystosowane wystąpienia pokontrolne.

Przeprowadzone kontrole wykazały naruszenie dyscypliny finansów publicznych w trakcie realizacji w roku 1998 zadań i wydatków dotyczących inwestycji centralnej Terminal Samochodowy Koroszczyn. Polegało ono na dopuszczeniu do zaciągnięcia w roku budżetowym 1998 zobowiązań na budowie TSK, które - przy uwzględnieniu wymagalnych terminów płatności i zobowiązań wymagalnych z okresów poprzedzających rok budżetowy - przekraczały plan wydatków budżetu wojewody na realizację kontrolowanej inwestycji.

Stosowny wniosek o ukaranie osób winnych naruszenia dyscypliny finansów publicznych, NIK przygotowuje do Komisji Orzekającej w Sprawach o Naruszenie Dyscypliny Finansów Publicznych przy Wojewodzie Lubelskim, na podstawie art. 166 ust. 1 ustawy z dnia 26 listopada 1998 r. o finansach publicznych⁴⁸ oraz art. 63 ust. 3 ustawy o NIK.

NIK nie przygotowała odrębnego zawiadomienia o podejrzeniu popełnienia przestępstw przy realizacji budowy TSK - z uwagi na wszczęcie przez Prokuraturę Wojewódzką w Lublinie postępowania przygotowawczego na podstawie zawiadomienia o podejrzeniu popełnienia przestępstw z dnia 4 listopada 1998 r., skierowanego przez Urząd Kontroli Skarbowej w Lublinie w wyniku przeprowadzonej kontroli gospodarowania środkami budżetowymi przeznaczonymi na realizację Terminalu Samochodowego Koroszczyn. Zawiadomieniem UKS objęto 7 osób, z tego 2 osoby podejrzewane o czyn z art. 231 Kodeksu Karnego oraz 5 osób o czyn z art. 296 Kodeksu Karnego.

Prokuratura Wojewódzka w Lublinie zwróciła się do NIK o przekazanie do celów prowadzonego postępowania protokołów kontroli realizacji budowy TSK. Materiały zostaną przekazane po zakończeniu postępowania pokontrolnego. Przekazując dokumenty z przeprowadzonych kontroli NIK poinformuje Prokuraturę o podejrzeniu popełnienia

⁴⁸ Dz.U. z 1998 r. nr 155, poz. 1014

PRZEBIEG POSTĘPOWANIA KONTROLNEGO I DZIAŁAŃ PODJĘTYCH
PO ZAKOŃCZENIU KONTROLI

wykroczenia przez osoby, które zatrudniły w Polskim Konsorcjum Gospodarczym S.A. byłego dyrektora Wydziału Rozwoju Gospodarczego UW w Białej Podlaskiej, polegającego na naruszeniu postanowień art. 7 pkt 1 cyt. ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o ograniczeniu prowadzenia działalności gospodarczej przez osoby pełniące funkcje publiczne, zagrożonego sankcjami określonymi w art. 15 ww. ustawy.

p.o. Dyrektor
Delegatury NIK w Lublinie

Zatwierdzam
PREZES
NAJWYŻSZEJ IZBY KONTROLI

Janusz Wojciechowski

Warszawa, dnia 26 kwietnia 1999 r.

Informacja o wynikach kontroli realizacji inwestycji centralnej
Terminal Samochodowy Koroszczyń
Wykaz aktów prawnych

Załącznik nr 1

Wykaz aktów prawnych

1. Ustawa z dnia 5 stycznia 1991 r. Prawo budżetowe (tekst jedn. Dz.U. z 1993 r. Nr 72, poz. 344; zm.: z 1994 r. Nr 76, poz. 344; Nr 121, poz. 591; Nr 133, poz. 685; z 1995 r. Nr 78, poz. 390; Nr 124, poz. 601; Nr 132, poz. 640; z 1996 r. Nr 89, poz. 402; Nr 106, poz. 496; Nr 132, poz. 621; Nr 139, poz. 647; z 1997 r. Nr 54, poz. 348; Nr 79, poz. 484; Nr 121, poz. 770; Nr 123, poz. 775 i poz. 778; Nr 133, poz. 883; Nr 137, poz. 926; Nr 141, poz. 943; Nr 158, poz. 1042; z 1998 r. Nr 155 poz. 1016) - uchylone z dniem 01.01.1999 r.
2. Rozporządzenie Ministra Finansów z dnia 18 kwietnia 1991 r. w sprawie klasyfikacji dochodów i wydatków budżetowych oraz innych przychodów i rozchodów (Dz.U. z 1991 r. Nr 39, poz. 169 ze zm.: z 1991 r. Nr 60, poz. 257; Nr 69, poz. 297; Nr 81, poz. 356; z 1992 r. Nr 22, poz. 91; Nr 103, poz. 523; z 1993 r. Nr 42, poz. 194; Nr 59, poz. 276; Nr 109, poz. 489; z 1994 r. Nr 9, poz. 33; Nr 66, poz. 286; z 1995 r. Nr 29, poz. 148; Nr 153, poz. 783; z 1996 r. Nr 37, poz. 162; Nr 116, poz. 556; z 1997 r. Nr 22, poz. 116; Nr 100, poz. 626; Nr 151, poz. 999; z 1998 r. Nr 161, poz. 1018).
3. Rozporządzenie Ministra Finansów z dnia 2 sierpnia 1991 r. w sprawie szczegółowych zasad i trybu wykonywania budżetu państwa (Dz.U. z 1991 r. Nr 76, poz. 333 ze zm.: z 1992 r. Nr 6, poz. 22; Nr 80, poz. 411).
4. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 10 kwietnia 1996 r. w sprawie zasad postępowania w sprawach o naruszenie dyscypliny budżetowej (Dz.U. z 1996 r. Nr 57, poz. 258 ze zm.: z 1998 r. Nr 126, poz. 831, Nr 155, poz. 1014).
5. Rozporządzenie Ministra Finansów z dnia 2 grudnia 1991 r. w sprawie szczegółowych zasad planowania i finansowania inwestycji dotowanych z budżetu państwa (Dz.U. Nr 117, poz. 508) - uchylone z dniem 03.10.1997 r.
6. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 2 września 1997 r. w sprawie szczegółowych zasad planowania i finansowania inwestycji dotowanych z budżetu państwa (Dz.U. Nr 109, poz. 702) - obowiązuje od dnia 03.10.1997 r.
7. Zarządzenie Nr 37 Ministra Finansów z dnia 23 czerwca 1992 r. w sprawie zasad i terminów sporządzenia sprawozdania o stanie środków na rachunkach finansowania inwestycji jednostek i zakładów budżetowych oraz o stanie zobowiązań dotyczących tych inwestycji (Dz. Urz. Min. Fin. z 1992 r. Nr 9, poz. 46 ze zm.: z 1994 r. Nr 22, poz. 73).
8. Ustawa budżetowa na rok 1998 r. z dnia 19 lutego 1998 r. (Dz.U. Nr 28, poz. 156).
9. Ustawa z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości (Dz.U. z 1994 r. Nr 121, poz. 591 ze zm.: z 1997 r. Nr 32, poz. 183; Nr 43, poz. 272; Nr 88, poz. 554; Nr 118, poz. 754; Nr 139, poz. 933 i 934; Nr 140, poz. 939; Nr 141, poz. 945; z 1998 r. Nr 60, poz. 382; Nr 106, poz. 668; Nr 107, poz. 669; Nr 155, poz. 1014; z 1999 r. Nr 9, poz. 75).
10. Ustawa z dnia 31 stycznia 1980 r. o ochronie i kształtowaniu środowiska (tekst jedn. Dz.U. z 1994 r. Nr 49, poz. 196 ze zm.: z 1995 r. Nr 90, poz. 446 i Nr 141, poz. 692; z 1996 r. Nr 106, poz. 496; Nr 132, poz. 622; Nr 156, poz. 773; z 1997 r. Nr 46, poz. 296; Nr 88, poz. 554; Nr 96, poz. 592; Nr 121, poz. 770; Nr 133, poz. 885; z 1998 r. Nr 106, poz. 668).

Informacja o wynikach kontroli realizacji inwestycji centralnej
Terminal Samochodowy Koroszczyń
Wykaz aktów prawnych

11. Ustawa z dnia 10 czerwca 1994 r. o zamówieniach publicznych (Dz.U. Nr 76, poz. 344, zm. z 1994 r. Nr 130, poz. 645; z 1995 r. Nr 99, poz. 488; z 1997 r. Nr 123, poz. 777 i 778).
12. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 28 grudnia 1994 r. w sprawie stosowania preferencji krajowych przy udzielaniu zamówień publicznych (Dz.U. Nr 140, poz. 776).
13. Rozporządzenie Ministra GPiB z dnia 30 grudnia 1994 r. w sprawie metod i podstaw sporządzania kosztorysu inwestorskiego (Dz.U. Nr 140, poz. 793).
14. Rozporządzenie Ministra GPiB z dnia 30 grudnia 1994 r. w sprawie ustalenia wartości robót budowlanych, co do których konieczne jest zabezpieczenie należytego wykonania umowy oraz form tego zabezpieczenia (Dz.U. Nr 140, poz. 794).
15. Ustawa z dnia 12 lipca 1984 r. o planowaniu przestrzennym (tekst jedn. Dz.U. z 1989 r. Nr 17, poz. 99 ze zm.) - uchylona z dniem 01.01.1995 r.
16. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 27 czerwca 1985 r. w sprawie podziału inwestycji oraz zakresu, zasad i trybu ustalania ich lokalizacji (tekst jednolity Dz.U. z 1990 r. nr 11, poz. 75 ze zm.) - uchylone z dniem 01.01.1995 r.
17. Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. o zagospodarowaniu przestrzennym (Dz.U. Nr 89, poz. 415, zm. z 1996 r. Nr 106, poz. 496, zm. Dz.U. z 1997 r. Nr 111, poz. 726, Nr 133, poz. 885; z 1998 r. Nr 106, poz. 668) - obowiązuje od 01.01.1995 r.
18. Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz.U. Nr 89, poz. 414; zm. z 1995 r. Nr 141, poz. 692; zm. z 1996 r. Nr 100, poz. 465, Nr 106, poz. 496, Nr 146, poz. 680, zm. Dz.U. z 1997 r. Nr 111, poz. 726, Dz.U. z 1998 r. Nr 22, poz. 118; z 1998 r. Nr 22, poz. 118; Nr 106, poz. 668) - obowiązuje od 01.01.1995 r.
19. Rozporządzenie Ministra GPiB z dnia 14 grudnia 1994 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz.U. z 1995 r. Nr 10, poz. 46, sprost. Nr 118, poz. 574, zm. z 1996 r. Nr 45, poz. 200, zm. Dz.U. z 1997 r. Nr 132, poz. 878).
20. Rozporządzenie Ministra GPiB z dnia 19 grudnia 1994 r. w sprawie aprobat i kryteriów technicznych dotyczących wyrobów budowlanych (Dz.U. z 1995 r. Nr 10, poz. 48, zm. Nr 136, poz. 672).
21. Rozporządzenie Ministra GPiB z dnia 30 grudnia 1994 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (Dz.U. z 1995 r. Nr 8, poz. 38).
22. Zarządzenie Ministra GPiB z dnia 30 grudnia 1994 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (MP z 1995 r. Nr 2, poz. 30).
23. Zarządzenie Ministra GPiB z dnia 15 grudnia 1994 r. w sprawie dziennika budowy oraz tablicy informacyjnej (MP z 1995 r. Nr 2, poz. 29).
24. Zarządzenie Ministra GPiB z dnia 15 grudnia 1994 r. w sprawie rodzajów obiektów budowlanych przy realizacji, których jest wymagane ustanowienie inspektora nadzoru inwestorskiego (MP z 1995 r. Nr 2, poz. 28; zm. z 1996 r. Nr 83, poz. 726).
25. Ustawa z dnia 12 października 1990 r. o ochronie granicy państwowej (Dz.U. z 1990 r. Nr 78, poz. 461 ze zm.; z 1997 r. Nr 6, poz. 31 i Nr 43, poz. 271).
26. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 28 maja 1991 r. w sprawie określenia zakresu obowiązków organów zobowiązanych do utrzymywania przejść granicznych oraz źródeł finansowania tych przedsięwzięć, a także określenia organów zobowiązanych do

Informacja o wynikach kontroli realizacji inwestycji centralnej
Terminal Samochodowy Koroszczyn
Wykaz aktów prawnych

- osadzania i utrzymywania znaków granicznych na morskich wodach wewnętrznych (Dz.U. z 1991 r. nr 49, poz. 215).
27. Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 5 grudnia 1991 r. w sprawie zasięgu terytorialnego przejść granicznych oraz sposobu i warunków przekraczania granicy państwowej (Dz.U. z 1991 r. nr 117, poz. 510).
28. Ustawa z dnia 12 października 1990 r. o Straży Granicznej (Dz.U. z 1990 r. Nr 78, poz. 462 ze zm.: z 1991 r. Nr 94, poz. 422; z 1992 r. Nr 54, poz. 254; z 1993 r. Nr 12, poz. 52; z 1994 r. Nr 53, poz. 214; z 1995 r. Nr 4, poz. 17; Nr 34, poz. 163; Nr 104, poz. 515; z 1996 r. Nr 106, poz. 496; Nr 124, poz. 583; z 1997 r. Nr 28, poz. 153; Nr 88, poz. 554; Nr 121, poz. 770).
29. Ustawa z dnia 28 grudnia 1989 r. Prawo celne (tekst jednolity Dz.U. z 1994 r. Nr 71, poz. 312 ze zm.: z 1995 r. Nr 85, poz. 427; Nr 87, poz. 434; z 1996 r. Nr 106, poz. 496; z 1997 r. Nr 6, poz. 31; Nr 23, poz. 117; Nr 64, poz. 407; Nr 80, poz. 498) - obowiązywała do 31.12.1997 r.
30. Ustawa z dnia 9 stycznia 1997 r. Kodeks celny (Dz.U. z 1997 r. Nr 23, poz. 117 ze zm.: z 1997 r. Nr 64, poz. 407; Nr 121, poz. 770; Nr 157, poz. 1026; Nr 160, poz. 1084; z 1998 r. Nr 106, poz. 668; Nr 160, poz. 1063) - obowiązuje od 01.01.1998 r.